



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
 भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
 प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 142]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 7, 2017/चैत्र 17, 1939

No. 142]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 7, 2017/CHAITRA 17, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 14 मार्च, 2017

सं.टीएएमपी/61/2016-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, वीओसीपीटी पर राजस्व भागीदारी पद्धति के आधार पर 10 वर्षों के लिए लाइसेंस के आधार पर मरीना के विकास के भाग के रूप में मनोरंजन यॉट और नौका के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु वीओ चिंदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं.टीएएमपी/61/2016-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिंदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी)

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी 2017 के 8वें दिन पारित)

यह मामला, वीओसीपीटी पर राजस्व भागीदारी पद्धति के आधार पर 10 वर्षों के लिए लाइसेंस के आधार पर मरीना के विकास के भाग के रूप में मनोरंजन यॉट और नौका के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु वीओ चिंदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 29 सितंबर, 2016 से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय में अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 9 सितंबर 2013 के अंतर्गत, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के तहत महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए निर्देशन नीति के तौर पर संशोधित दिशानिर्देश जारी किए हैं। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशन नीति के अनुपालन में कथित दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए। ये दिशानिर्देश 09 सितंबर 2013 से प्रभावी हो गए हैं।

2.2. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का प्रासंगिक खंड 2.2 नीचे उद्धृत किया गया है:

(i) “प्रत्येक घटक/घटकों की श्रेणी और प्रत्येक सेवा/सेवा की रेणी अथवा सेवाओं के संयोजन जैसी भी स्थिति हो के लिए संदर्भ प्रशुल्क (संदर्भ प्रशुल्क) संबद्ध महापत्तन से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर पत्यंक पत्तन के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानक शामिल किए जाएंगे। संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए निर्धारित नहीं किया गया है अथवा संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव भेज सकते हैं जो उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो। संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते समय, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित प्रशुल्क में डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा तक प्रतिवर्ष वृद्धि की जाएगी जैसा 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन टीएएमपी के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी बीच की अवधि के लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिया गया है। जब प्रश्नाधीन परियोजना विशेष के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा है। प्रस्ताव प्राप्त होने पर, टीएएमपी प्राप्ति के 15 दिनों के भीतर संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानक अधिसूचित करेगा।”

3. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्ताव में निम्न उल्लेख किए गए हैं:-

(i) पतन ने टूटीकोर्न क्षेत्र का पर्यटन केंद्र के तौर पर राजस्व में भागीदारी पद्धति के आधार पर, 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस के तहत, मरीना का विकास करने का प्रस्ताव रखा है। पर्यटन केंद्र के रूप में, भारत में मरीना का विकास करने की पर्यटन विभाग और प्राधिकरण की एक नई पहल भी है। इससे सामान्य लोगों, पतन के कर्मचारियों, स्थानीय आबादी और राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों के लिए मनोरंजन सुविधाओं सहित दक्षिण तामिल नाडू में टूटीकोर्न एक पर्यटन केंद्र के तौर पर विकसित होगा। देश पर्यटक, समुद्री रास्तों से होते हुए मदुरई, रामेश्वरम, तिरुचेरूर और कन्याकुमारी जैसे अन्य स्थानों का दौरा करने के लिए टूटीकोर्न पर पड़ाव डाल सकते हैं। इस पर्यटन केंद्र से वीओ चिंदंबरनारपतन पर सुविधाओं तथा पतन के संवर्धन हेतु व्यापार और पोत परिवहन के विकास की जानकारी का प्रसार होगा। अतः पतन मरीना के विकास की परियोजना का प्रस्ताव प्रस्तुत करता है।

(ii) मरीना के विकास का स्थान रोश पार्क के निकट है जो वीओ चिंदंबरनार पतन का है। इस सुविधा से वर्तमान इको प्रणाली और वातावरण पर कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़ेगा तथा प्राकृतिक तौर पर वहनीय स्थिति में आई बाधा को दूर रखेगा।

(iii) इस सुविधा से पतन के कब्जे में जलीय क्षेत्र के प्रभावी प्रयोग में संवर्धन होगा तथा प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष रूप से रोजगार पैदा करके पृष्ठ भाग पर सामाजिक आर्थिक प्रभाव पड़ेगा। अंतर्राष्ट्रीय नौवहन क्षेत्र की परिधि के निकट होने के कारण यह पतन एक दूरस्थ पूर्वी और यूरोपीय प्रदेशों से आने वाली यॉट के लिए पड़ाव की मध्यस्थता का कार्य कर सकता है। उपर्युक्त बृहत पर्यटन क्षमता और स्थानीय आबादी के चलते, टूटीकोर्न के आस-पास यॉट उपयोक्ताओं तथा रामेश्वरम से त्रिचेरूर के मध्य आने जाने वाले यात्रियों की आवश्यकताएं पूरी करने के लिए मरीना के तौर पर मनोरंजन सुविधाएं मुहैया कराने की आवश्यकता है। वीओसीपीटी ने तटीय या तट से दूर देशज और अंतर्राष्ट्रीय, यातायात के मध्य अपने उत्तम मनोरंजक सहित मरीना के विकास की परिकल्पना की है। इस प्रकार पतन ने टूटीकोर्न क्षेत्र में, डीबीओएफसी पद्धति के आधार मरीना का एक पर्यटन केंद्र के तौर पर विकास करने का प्रस्ताव किया है।

(iv) **सुविधा योजना :**
इस परियोजना में तट से दूर मनोरंजन ट्रिप तथा तटीय सुविधाएं जैसे अजायबघर, तैरते हुए रिजॉर्ट, शॉपिंग आर्केड और नौकाओं पर तैरते हुए रेस्तरां तथा संदर्शक समूहों की संकल्पना की गई है।

(क) मनोरंजन ट्रिप : यात्री जलयान धार्मिक और पर्यटन स्थानों के लिए मनोरंजन ट्रिप लगाएंगे। यात्री ग्राहक टूटीकोर्न तट से दूर, भिन्न आकार की लघु नौकाओं और पोतों से विभिन्न द्वीपों तक इको टूरिस्म का लाभ उठा सकते हैं।

(ख) संग्रहालय जिसमें पोतों और बड़े पोतों पर यात्रा से संबंधित विशेषता होगी।

(ग) तैरते हुए रिजार्ट्स : तैरते हुए विलाघर। अतिथियों, पर्यटकों और अन्य आने वालों को तैरते हुए बड़े-बड़े घरों में आवासीय सुविधा प्रदान की जा सकती है जो पर्यटक सुविधा लेने वालों के लिए अलग प्रकार का अनुभव होगा।

(घ) तैरते हुए रेस्तरां : पर्यटकों को समुद्र के अंदर तैरते हुए रेस्तरां में खाने का एक मनोरंजन अनुभव प्रदान किया जा सकता है।

उपर्युक्त मनोरंजन सुविधाओं के अतिरिक्त प्रशासन भवन, अमानती सामान घर, शौचालय, स्नानागार, दुकानें और सुरक्षा कक्षों की परिकल्पना है।

(v). **विकास के तहत प्रमुख वास्तविक सुविधाएँ:**

प्रस्तावित मरीना परियोजना के विकास के लिए निम्नलिखित सुविधाएँ :

- (क) नौका प्रहस्तन वर्थ
- (ख) किरती सुविधा
 - (i). संग्रहालय, रेस्तरां और खरीददारी के लिए दुकानों पर पहुंच के लिए कंकरीट का पुल
- (ग) संग्रहालय- पोटा केबिन प्रणाली जिसमें हॉल, प्रदर्शन के लिए स्थान तथा एक नियंत्रक कार्यालय होगा ।
 - (i) कलाकृतियां
- (घ) शॉपिंग आर्केड – (कंटेनर पोटा केबिन एसी प्रणाली सहित)
- (ङ.) बहु व्यंजनीय रेस्तरां
- (च) तैरता हुआ रेस्तरां
- (छ) मार्गी नौका पुल
- (ज) यॉट (लघु आकार) – 02 नग
- (झ) नौका (मध्यम आकार) – 02 नग
- (ञ) विद्युत वितरण प्रणाली
- (ट) विविध मद्दें ।

इस परियोजना की लागत लगभग रु. 37.315 करोड़ आकलित की गई है ।

4.1. वीओसीपीटी ने केवल लघु आकारीय यॉट और मध्यम आकार की नौका के लिए, तदनुरूप दो सीजनों (अवधियों) अर्थात् कार्य में मंदी और तेजी की (व्यस्त) अवधि के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

4.2. वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानक का परिकलन विवरण जो उनके 29 सितंबर, 2016 के पत्र में दिया गया है, नीचे दिया जाता है ।

(i) इष्टतम क्षमता :

- (क) बजटीय व्यवस्था के अनुसार यॉट (लघु आकार) की क्षमता 8 व्यक्ति प्रति ट्रिप है और नौका (मध्यम आकार) की क्षमता 150 व्यक्ति प्रति ट्रिप है ।
- (ख) ग्राहकों की गिनती 2 अवधियों की अर्थात् अक्तूबर से मार्च (वर्ष में 182 दिन) की कार्य में मंदी की अवधि अप्रैल से सितंबर (वर्ष में 183 दिन) तक तथा कार्य में तेजी की अवधि के लिए की गई है ।
- (ग) प्रति दिन 8 ट्रिप मंदी की कमज़ोर अवधि तथा 10 ट्रिप/दिन व्यस्त अवधि के दौरान जो ग्राहक यात्रियों के आगमन के अनुसार परिकल्पित की गई है ।
- (ङ) इष्टतम क्षमता का परिकलन (व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार इष्टतम क्षमता) नीचे दी गई है

क्रम सं.	विवरण	परिकलन	आकलन
(i)	कार्य में मंदी के दौरान यॉट्स :		
(क)	182 दिन/वर्ष* उपयोगिता का 0.7 (दिनों में) 6 महीने के लिए	182 दिन* 0.7	127.00 दिन
(ख)	8 ट्रिप/दिन* 182 दिन * उपयोगिता का 0.7(ट्रिपों) – 8 ट्रिप/दिन और 70% 6 माह में 70 प्रतिशत उपयोगिता घटक मानते हुए	8*182*0.7	1,019.00 ट्रिप
(ग)	8 व्यक्ति प्रति ट्रिप प्रतिदिन*8 ट्रिप/दिन*182 दिन*0.7 यूएफ	8*8*182*0.7	8,154.00 व्यक्ति
(ii)	कार्य में तेजी के दौरान यॉट्स (फैस्टिव सीज़न के दौरान)		
(क)	183 दिन/वर्ष* उपयोगिता का 0.7(दिनों में) 6 महीने के लिए	183 दिन* 0.7	128.00 दिन
(ख)	10 ट्रिप/दिन* 183 दिन * 0.7 उपयोगिता का 0.7(ट्रिपों में) – 10	10*183*0.7	1,281.00 ट्रिप

	ट्रिप/दिन और 70% 6 माह में 70 प्रतिशत उपयोगिता घटक मानते हुए		
(ग).	8 व्यक्ति/ट्रिप*0.7 उपयोगिता घटक* 10 ट्रिप/दिन*183 दिन*0.7 यूएफ मानते हुए	8*10*183*0.7	10,248.00 व्यक्ति
(iii).	कार्य में मंदी के दौरान नौकाएं		
(क).	182 दिन/वर्ष* उपयोगिता का 0.7(दिनों में)6 महीने के लिए	182 दिन* 0.7	127.00 दिन
(ख).	8 ट्रिप/दिन* 182 दिन * उपयोगिता का 0.7(ट्रिपों) – 8 ट्रिप/दिन और 70% 6 माह में 70 प्रतिशत उपयोगिता घटक मानते हुए	8*182*0.7	1,019.00 ट्रिप(फेरे)
(ग).	15 व्यक्ति प्रति ट्रिप प्रतिदिन*8 ट्रिप/दिन*182 दिन*0.7 यूएफ	15*8*182*0.7	15,288.00 व्यक्ति
(iv).	कार्य में तेजी के दौरान नौकाएं		
(क).	183 दिन/वर्ष* उपयोगिता का 0.7(दिनों में)6 महीने के लिए	183 दिन* 0.7	128.00 दिन
(ख).	10 ट्रिप/दिन* 183 दिन * 0.7 उपयोगिता का 0.7(ट्रिपों में) – 10 ट्रिप/दिन और 70% 6 माह में 70 प्रतिशत उपयोगिता घटक मानते हुए	10*183*0.7	1,281.00 ट्रिप(फेरे)
(ग).	15 व्यक्ति प्रति ट्रिप प्रतिदिन*10 ट्रिप/दिन*183 दिन*0.7 यूएफ	15*10*183*0.7	19,215.00 व्यक्ति

(ii) पूर्जीगत लागत :

(क) प्रदान की जाने वाली सुविधाओं की व्यावहार्यता रिपोर्ट में आई मेरीटाइम कंसल्टेंसी प्रा. लिमिटेड से तैयार करायी गई है। इस पराशर्मी संगठन ने योजनाओं के 3 विकल्प दिए हैं। इन तीन योजना विकल्पों में दूसरे विकल्प की कुल लागत रुपये 33.69 करोड़ है जिसमें सुविधाओं पर आईडीसी @ 6.75 प्रतिशत पर विचार किया गया है। मनोरंजन नौकाओं की लागत दो फर्मों से प्राप्त दरों के औसत के आधार पर ली गई है। दो किस्मों की मनोरंजन नौकाएं अर्थात् दो यॉट और दो मध्यम आकार की नौकाओं पर निम्नानुसार विचार किया गया है।

क्रम सं	पोत का प्रकार	तैनात के लिए विचारित संध्या	2 नौकाओं और 2 यॉटों के लिए आकलित
1	यॉट (लघु आकार)	02 नग	रु. 72.50 लाख
2	नौका (मध्यम आकार)	02 नग	रु. 290.00 लाख
कुल लागत			रु. 362.50 लाख

(ख) उपर्युक्त पर विचार करते हुए इस परियोजना की कुल लागत निम्नानुसार आकलित की गई है:

क्रम सं.	विवरण	आकलन
(i).	व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार परियोजना की लागत	33.690 करोड़
(ii).	यॉट/नौका पर लागत	3.625 करोड़
(iii).	परियोजना की कुल लागत	37.315 करोड़

(iii) वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि मैं आईमेरीटाइम कंसल्टेंसी प्रा.लि. मुबंई की बोली के आधार पर सिविल कार्यों पर लागत रुपये 1,58,35,000 तथा मशीनी कार्यों और विद्युतीय कार्यों पर रुपये 1,55,00,000 की लागत आने का अनुमान है जिसका विवरण नीचे दिया गया है : -

क्रम सं.	विवरण	(राशि रु.)
I.	मशीनी कार्य	
(क).	पानी का पंप और पाईप-लाइन	15,00,000.00
(ख).	एकीकरण टेंक और पाईपलाइन सहित एसटीपी	25,00,000.00
(ग).	अग्निशामक पंपों सहित अग्निशमन उपकरण	50,00,000.00
	योग	90,00,000.00
II.	विद्युतीय कार्य :	
	विद्युत वितरण प्रणाली	30,00,000.00
	प्रकाश व्यवस्था	15,00,000.00
	डी.जी. सेट	20,00,000.00
	कुल	65,00,000.00
	कुल योग I (I + II)	1,55,00,000.00

(iv) तथापि, प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क निकालने के लिए पतन ने सिविल लागत – 1.58 करोड़ रुपये तथा मशीनी और उपकरण लागत के रुपये 1.55 करोड़ को, शामिल नहीं किया है। मध्यम आकार की एक नौका और एक छोटी यॉट के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क की संगणना के लिए पतन द्वारा अंततः विचारित 5 प्रतिशत की विविध लागत सहित पूँजीगत लागत इस प्रकार है :-

क्रम .	विवरण	परिकलन	(लाख रु)
(i).	कार्य में मंदी की अवधि में यॉट्स :		
	परियोजना की पूँजी लागत [रु. 36.25] *1.05 (विविध लागत) [6 माह के लिए 50%] कार्य में मंदी के कारण		19.03
(ii).	कार्य में तेजी की अवधि में यॉट्स (फेस्टिव सीज़न):		
	परियोजना की पूँजी लागत (रु. लाख) [रु. 36.25] *1.05 (विविध लागत) [6 माह के लिए 50%] कार्य में तेजी के कारण	36.25*1.05*50%	19.03
(iii).	कार्य में मंदी की अवधि में नौका:		
	परियोजना की पूँजी लागत [रु. 145] *1.05 (विविध लागत) [6 माह के लिए 50%] कार्य में मंदी के कारण	145*1.05*50%	76.00
(iv).	कार्य में तेजी की अवधि में नौका:		
	परियोजना की पूँजी लागत [रु. 145] *1.05 (विविध लागत) [6 माह के लिए 50%] कार्य में तेजी के कारण	145*1.05*50%	76.00
	एक नौका और एक यॉट की कुल पूँजी लागत 5 प्रतिशत विविध पूँजी लागत सहित		190.06

(v). प्रचालन लागत :

(क). कार्य में मंदी की अवधि में यॉट्स :

क्रम सं..	विवरण	परिकलन	(राशि रु.)
1	विद्युत लागत		-
2	तेल ईंधन लागत		
(क)	यॉट्स (लघु आकार) के लिए ईंधन लागत)- पेट्रोल :	1019 घंटे*32.5 लि./घंटा*रु. 65.04*1नग	21.54

3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
3(क)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 7% (रु. 36.25 लाख)	36.25*7% [6 माह के लिए]	1.27
4	बीमा (पूँजी लागत का 1%)	38*1%*50%	0.10
5	मूल्य ह्रास		
5(क)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 6.33% (रु. 36.25 लाख)	कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार	1.15
6	किराया (लाइसेंस फीस)		
(क)	जलीय क्षेत्र के लिए वे-लीव प्रभार	100 वर्गमीटर * रु. 362.77 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष [6 माह के लिए]	0.09
7	अन्य व्यय	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मान का 5% [6 माह के लिए]	0.48
	योग (1) से (7)		24.71*

/* यह गणितीय त्रुटि प्रतीत होती है। यह रु. 24.63 करोड़ बनती है।]

(ख). कार्य में तेजी की अवधि में यॉट्स (फेस्टिव सीज़न):

क्रम सं..	विवरण	परिकलन	(राशि लाख रु.)
1	विद्युत लागत		
2	तेल ईधन लागत		
(क)	यॉट्स (लघु आकार) के लिए ईधन लागत)- पेट्रोल :	1281 घंटे*32.5 लिटर /घंटा*रु. 65.04*1नग	27.08
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 7% (रु. 36.25 लाख)	36.25*7% [6 माह के लिए]	1.27
4	बीमा (पूँजी लागत का 1%)	38*1%*50%	0.19
5	मूल्य ह्रास		
	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 6.33% (रु. 36.25 लाख)	36.25*6.33% [6 माह के लिए] [कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार]	1.15
6	किराया (लाइसेंस फीस)		
(क)	जलीय क्षेत्र के लिए वे-लीव प्रभार	100 वर्गमीटर * रु. 362.77 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष [6 माह के लिए]	0.09
7	अन्य व्यय	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मान का 5% [6 माह के लिए]	0.48
	योग (1) से (7)		30.34*

/* यह गणितीय त्रुटि प्रतीत होती है। यह रु. 30.26 करोड़ बनती है।]

(ग). कार्य में मंदी की अवधि में नौकाएँ :

क्रम सं..	विवरण	परिकलन	(राशि रु.)
1	विद्युत लागत		-
2	तेल ईंधन लागत		
(a)	यॉट्स (लघु आकार) के लिए ईंधन लागत)- पेट्रोल :	1019घंटे*88.75लिटर/घंटे*रु. 65.04*1नग	58.82
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 7% (रु. 36.25 लाख)	145*7% [6 माह के लिए]	5.08
4	बीमा (पूंजी लागत का 1%)	152*1%*50%	0.76
5	मूल्य ह्रास		
	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 6.33% (रु. 36.25 लाख)	145*6.33% [6 माह के लिए] अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार	4.59
6	किराया (लाइसेंस फीस)		
	जलीय क्षेत्र के लिए वे-लीव प्रभार	-	-
(क)	अन्य व्यय	100 वर्गमीटर * रु. 362.77 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष [6 माह के लिए]	0.09
7	विद्युत लागत	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मान का 5% [6 माह के लिए]	1.90
कुल योग (1) से (7)			71.33*

[* यह गणितीय त्रुटि प्रतीत होती है। यह रु. 71.24 करोड़ बनती है।]

(घ). कार्य में तेजी की अवधि में नौकाएँ:

क्रम सं..	विवरण	परिकलन	(राशि रु.)
1	विद्युत लागत		
2	तेल ईंधन लागत		
(a)	यॉट्स (लघु आकार) के लिए ईंधन लागत)- पेट्रोल :	1281घंटे*88.75लि./घंटा*रु. 65.04*1नग	73.94
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(a)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 7% (रु. 36.25 लाख)	145*7% [6 माह के लिए]	5.08
4	बीमा (पूंजी लागत का 1%)	152*1%*50%	0.76
5	मूल्य ह्रास		
	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 6.33% (रु. 36.25 लाख)	145*6.33% [6 माह के लिए] अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार	4.59
6	किराया (लाइसेंस फीस)		
(a)	जलीय क्षेत्र के लिए वे-लीव प्रभार	100 वर्गमीटर * रु. 362.77 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष [6 माह के लिए]	0.09
7	अन्य व्यय	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मान का 5% [6 माह के लिए]	1.90
योग (1) से (7)			86.45*

[* यह गणितीय त्रुटि प्रतीत होती है। यह रु. 86.36 करोड़ बनती है।]

(च) लीज़ किराया

वाणिज्यक श्रेणी के अंतर्गत आने वाली मनोरंजन सुविधाओं की पुनरावाप्ति के लिए लगभग 7552 वर्गमीटर का क्षेत्र प्रस्तावित है। यॉट और नौकाओं के लिए सामुद्रिक सेवाएं विकसित करने हेतु केवल 100 वर्गमीटर के नौका पुल की आवश्यकता है। अतः वर्ष 2015-16 के लिए पुनरावाप्ति क्षेत्र के लिए जिसमें सामुद्रिक सेवाओं की व्यवस्था की परिकल्पना की गई है। वीओसीपीटी का लीज किराया रुपये 362.77 प्रति वर्गमीटर की दर लिया गया है।

कुल क्षेत्र	= 100 वर्ग मीटर
कुल लीज किराया	= 100 वर्ग मीटर x रु. 362.77 प्रति वर्गमीटर per वर्गमीटर
	= रु. 36,277/- प्रति वर्ष

सुविधाओं हेतु यॉट और नौकाओं द्वारा धेरे जाने वाले स्थान के तौर पर पतन में प्रचालित वाणिज्यक श्रेणी के लिए निर्धारित रुपये 362.77 प्रति वर्गमीटर तथा 6.50 प्रतिशत की दर से पेंशन फंड लेवी सहित पतन का संपदा लीज किराया लीज किराया रुपये 36,277 प्रतिवर्ष (रुपये छत्तीस हजार दो सौ सतहत्तर) होगा।

(vi) पूंजीगत लागत पर 16 प्रतिशत की दर से प्रत्यागम का आकलन किया गया है।

(vii) तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा आकलित राजस्व का आकलन इस प्रकार है:

मंदी के दौर के छ: माह तथा तेजी के दौर के छ: माह की अवधि:

क्रम सं.	विवरण	(लाख रु.)
I.	कार्य में मंदी के दौरान यॉट्स :	
(i).	आरओसीई @ 16%	3.05
(ii).	प्रचालन लागत	24.71
(iii).	कुल राजस्व मांग	27.76
II.	कार्य में तेजी के दौरान यॉट्स (फैस्टिव सीज़न):	
(i).	आरओसीई @ 16%	3.05
(ii).	प्रचालन लागत	30.34
(iii).	कुल राजस्व मांग	33.39
III.	कार्य में मंदी के दौरान नौकाएं :	
(i).	आरओसीई @ 16%	12.18
(ii).	प्रचालन लागत	71.33
(iii).	कुल राजस्व मांग	83.51
IV.	कार्य में तेजी के दौरान नौकाएं:	
(i).	आरओसीई @ 16%	12.18
(ii).	प्रचालन लागत	86.45
(iii).	कुल राजस्व मांग	98.63

(viii) (क) मंदी के दौर में यॉट और छोटी नौकाओं के लिए प्रस्तावित मनोरंजन ट्रिप :

(प्रशुल्क/8 ट्रिप मानते हुए व्यक्ति/दिन)

क्रम सं..	पोत का प्रकार	प्रति व्यक्ति दर रुपये	परिकलन
1	यॉट	339	₹ 27.75 लाख/8154 व्यक्ति
2	नौका (लघु आकार)	546	₹ 83.51 लाख/15288 व्यक्ति

(x) तेजी के दौरान 0.7 उपयोगी घटकों पर विचार करते हुए यॉट और छोटी नौकाओं के द्वारा मनोरंजन ट्रिप (उत्सव का दौर) (प्रशुल्क/10 ट्रिप मानते हुए कुल व्यक्ति/प्रति दिन) :

क्रम सं..	पोत का प्रकार	प्रति व्यक्ति दर रुपये	परिकलन
1	यॉट	325	₹33.39 लाख/10248 व्यक्ति
2	नौका (लघु आकार)	513.31	₹98.63 लाख/19215 व्यक्ति

नोट :

- प्रस्तावित मरीना स्थान से 1 घंटे के ट्रिप के लिए प्रशुल्क दर का प्रस्ताव किया जाता है।
- मंदी के दौर में प्रतिदिन 8 ट्रिप और तेजी के दौर में व्यस्तता के दौरान 10 ट्रिप प्रतिदिन का अनुमान है।

(ix) कार्य निष्पादन मानक

लाइसेंस धारक को निम्न कार्य निष्पादन मानक पूरे करने होंगे:

न्यूनतम उपलब्धता प्रतिशत की सुनिश्चितता :

लाइसेंस धारक विना किसी शर्त के लाइसेंस प्रदाता को, मरीना परियोजना में परिकल्पित प्रत्येक सुविधा की न्यूनतम 90 प्रतिशत सुविधा उपलब्ध कराने की गारंटी देगा। यह उपलब्धता मरीना परियोजना में परिकल्पित सभी सुविधाओं के लिए लागू होगी।

5. वीओसीपीटी ने 29 सितंबर, 2016 के प्रस्ताव में प्रस्तावित दरमान, कार्य निष्पादन मानक तथा व्यावहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत किए हैं। वीओसीपीटी ने 31 उपयोक्ताओं और प्रत्याशी बोलीकारों की सूची उनके नाम पता सहित प्रस्तुत की है।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार वीओसीपीटी के दिनांक 29 सितंबर, 2016 का प्रस्ताव संबंधित उपयोक्ताओं, प्रत्याशी बोलीदाताओं (वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित) को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। मै. आरएडीएस मरीन (प्रत्याशी बोली दाता) के अलावा किसी बोलीदाता/उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। मै. आरएडीएस मैरीन के ई-मेल दिनांक 3 नवंबर, 2016 के अंतर्गत प्राप्त टिप्पणियों, वीओसीपीटी को फीडबैक सूचना के लिए भेज दी गई थी। वीओसीपीटी ने दिनांक 05 दिसंबर, 2016 के पत्र द्वारा प्रत्याशी बोलीदाता मै. आरएडीएस मैरीन की टिप्पणी पर अपनी टिप्पणी भेजी है।

7. इस मामले पर 01 नवंबर, 2016 को वीओसीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई। वीओसीपीटी ने प्रस्ताव पर एक पॉवर-प्वायर प्रस्तुती दी। संयुक्त सुनवाई बैठक में वीओसीपीटी तथा सभी उपयोक्ताओं, उपयोक्ता संगठनों व प्रत्याशी बोलीदाताओं ने अपने-अपने पक्ष प्रस्तुत किये।

8.1 संयुक्त बैठक में सहमति के अनुसार हमारे पत्र 10 नवंबर, 2016 के माध्यम से वीओसीपीटी को प्रस्ताव संशोधित करने का अनुरोध किया गया तथा संशोधित, प्रस्ताव 8 नवंबर, 2016 तक प्रस्तुत करने तथा उसकी एक-एक प्रति सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और प्रत्याशी बोलीदाताओं को अपनी-अपनी टिप्पणी देने के लिए भेजी जाए।

8.2 ऊपर पैरा 8.1 पर संदर्भित प्रथम कार्य बिंदु के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने दिनांक 05 दिसंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से अपना संशोधित प्रस्ताव, जिसे आगे पैराग्राफों में वर्णित किया गया है, अग्रेपित किया है।

8.3 ऊपर पैरा 8.1 पर संदर्भित दूसरे कार्य बिंदु के संदर्भ में वीओसीपीटी ने दिनांक 21 दिसंबर, 2016 के संदर्भ में पुष्टि की है कि संशोधित प्रस्ताव 15 दिसंबर, 2016 को, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों एवं प्रत्याशी बोली दाताओं को उनकी टिप्पणियां 26 दिसंबर, 2016 तक प्राधिकरण और वीओसीपीटी को भेजने के अनुरोध सहित अग्रेपित कर दिया गया था।

9.1 प्रस्ताव की आरंभिक जांच के आधार पर यह पाया गया कि वीओसीपीटी के प्रस्ताव में कुछ त्रुटियां रह गई हैं। इसलिए वीओसीपीटी को प्राधिकरण के दिनांक 07 नवंबर, 2016 के पत्र के अंतर्गत, 11 नवंबर, 2016 तक अपेक्षित सूचना एवं जानकारी भेजने का अनुरोध किया गया।

9.2 वीओसीपीटी ने 5 दिसंबर, 2016, 28 दिसंबर, 2016 और 02 जनवरी, 2017 के पत्र के माध्यम से 07 नवंबर, 2016 के पत्र के अंतर्गत मांगी गई अपेक्षित अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण, प्रत्युत्तर में दे दी है। प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण तथा पतन के प्रत्युत्तर का सारांश नीचे तालिकावद्ध किया गया गया है:-

क्रम संख्या	मांगी गई अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी के प्रत्युत्तर
(i)	वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि न्यासी बोर्ड ने 12 जुलाई, 2016 को आयोजित बैठक में परियोजना को अपनी स्वीकृति प्रदान कर दी है। अतः वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह बोर्ड के विषयगत अनुमोदन प्रस्ताव की एक प्रति प्रस्तुत करे।	बोर्ड के संकल्प/प्रस्ताव की प्रति संलग्न है।
(ii)	(क) व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार वीओसीपीटी की परियोजना में रूपये 33.69 करोड़ तथा 6.75 प्रतिशत निर्माण के दौरान बजाज की आकलित लागत से, तट से दूर मनोरंजन ट्रिप, संग्रहालय, तैरते हुए रिजार्ट और रेस्टरां जैसी सुविधाओं की परिकल्पना की गई है। तथापि, देखा गया है कि कथित पूँजीगत लागत में मनोरंजन यॉट और नौकाओं की पूँजीगत लागत शामिल नहीं की गई है। अतः कृपया प्रस्ताव में संलग्न व्यावहार्यता रिपोर्ट की प्रासंगिकता बताएं।	परियोजना की सुविधाओं के समर्थन में विवरण के लिए प्राधिकरण की प्रक्रिया के अनुरूप प्रासंगिकता रिपोर्ट, प्रस्तुत की गई है। तथापि, यह प्रस्ताव यॉट और नौकाओं के प्रशुल्क निर्धारण के लिए किया गया है जो प्राधिकरण का अधिकार क्षेत्र में है। अतः केवल मनोरंजन नौकाओं और यॉट की पूँजी लागत पर ही विचार किया गया है।
	(ख) देखा गया है कि वीओसीपीटी ने केवल मनोरंजन यॉट और नौकाएँ प्रदान करने के लिए अपक्रंत प्रशुल्क के लिए अनुरोध किया है। कृपया परियोजना में अन्य सुविधाओं के लिए की गई व्यवस्था के प्रशुल्क के बारे में जानकारी दें।	प्राधिकरण के पत्र सं. टीएएमपी/15/2016 वीओसीपीटी दिनांक 23.02.2016 के आधार पर इस पतन द्वारा, यॉट और नौकाओं के द्वारा मनोरंजन ट्रिपों के लिए प्रशुल्क निर्धारण की बात की गई है। (अनुलग्नक ख)
2.	इष्टतम क्षमता	अन्य प्रसुविधाओं के लिए प्रशुल्क लाइसेंस धारक प्राधिकरण के परामर्श से करेगा।
	वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि यॉट (लघु नौका) तथा नौका (मध्य आकार की) की क्षमता क्रमशः 8 व्यक्ति तथा 15 व्यक्ति बैठाने की है तथा मंदी के दौर में 8 फेरे प्रतिदिन तथा तेजी के दौर में 10 फेरे प्रति दिन लगाए जाने पर विचार किया गया है। प्रत्येक फेरा 1 घंटे का होगा। व्यावहार्यता रिपोर्ट में वीओसीपीटी द्वारा विचारित अभीष्टतम क्षमता परिकलन में इन मानकों का उल्लेख नहीं किया गया है। कृपया फेरों की संख्या, प्रति यॉट व बोर्ड व्यक्ति वहन करने की गणना के आधार का उल्लेख करें।	व्यक्तियों की संख्या बजटीय प्रस्ताव के आधार पर विचारित है। फेरों की संख्या और यॉट व नौकाओं की संख, टूटीकोर्न में परियोजना के परिदृश्य के आधार पर पतन द्वारा निर्धारित की गई है।
3.	पूँजीगत लागत	
(i)	मै. इनफोशिप मरीन की प्रत्येक यॉट (लघुआकार) और नौका (मध्यम आकार) के लिए विचारित पूँजी लागत के समर्थन में वीओसीपीटी ने दस्तावेजी प्रस्तुत प्रमाण के अनुसार लागत क्रमशः 35 लाख व रुपये 150 लाख है जो अन्य बजटीय प्रस्तुति (मै. महेन्द्रा मरीन प्रा.लि.) की दरों के अनुसार क्रमशः 35 लाख से 40 लाख रुपये तथा रुपये 130 लाख से रुपये 150 लाख है। तथापि वीओसीपीटी ने यॉट (लघु आकार) और नौका (मध्यम आकार) के लिए क्रमशः रुपये 36.25 लाख और रुपये 145 लाख प्रति मद पर विचार किया है। वीओसीपीटी द्वारा विचारित अंकड़ों में मासूली अंतर है। वीओसीपीटी द्वारा विचारित अधिकतम दरों में इस अंतर का कारण बताया जाए।	यॉट और नौका की औसत लागत दो फर्मो नामतः मै. इनफोशिप मरीन तथा मै. महिंद्रा मरीन प्रा.लि. से प्राप्त दरों के आधार पर निकाली गई है। औसत लागत परिकलन का विवरण संलग्न है।
(ii)	वीओसीपीटी के प्रस्ताव में उल्लेखित है कि मरीन सेवाओं हेतु यॉट और नौकाओं को केवल 100 वर्गमीटर नौका पुल की आवश्यकता होगी। इसके अतिरिक्त व्यावहार्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 157 से देखा गया है कि परियोजना लागत में नौका प्रहस्तन वर्थिंग सुविधा जिसमें नौका वर्थिंग सुविधा से जुड़े हुए विभिन्न सिविल कार्य शामिल हैं के लिए रुपये 2.70 करोड़ शामिल हैं के लिए रुपये 2.70 करोड़ शामिल हैं। तथापि वीओसीपीटी ने सिविल और नौकापुल की सुविधा तथा नौका वर्थिंग के	व्यावहार्यता रिपोर्ट में उल्लेखित नौका प्रहस्तन वर्थिंग सुविधा केवल एक अस्थायी तैरता हुआ ढांचा होता है। अतः सिविल व मशीनी व्यव (नौका पुल सुविधा के लिए) प्रश्न ही नहीं उठता है। क्योंकि लागत विवरण में नौका पुल द्वारा धेरा गये जलीय क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस पर ही प्रशुल्क निर्धारण पर विचार किया

	<p>लिए किसी बड़ी राशि पर विचार नहीं किया है। इसका कारण बताएँ। वीओसीपीटी ने नौका पुल की सुविधा हेतु यॉट और नौकाओं की संकल्पना की है। परियोजना में परिकल्पित वर्थिंग सुविधा यात्रियों के आगमन प्रस्थान के लिए है। यह महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में सेवा सूची के अंतर्गत आती है और इसके लिए अधिनियम में प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण अधिदेशित है। वीओसीपीटी अपने प्रस्ताव की उपर्युक्त स्थिति और सांविधिक परिप्रेक्ष्य में जांच करें तथा उसके लिए प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करें।</p>	<p>गया है, इसलिए, इस अस्थायी तैरते हुए डांचे के लिए पृथक प्रशुल्क की आवश्यकता नहीं होगी।</p> <p>क्योंकि प्राधिकरण ने 23.02.2016 के पत्र में कहा है कि महापतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के तहत नौवहित नौकाओं/लघु नौकाओं/छोटे जलयानों, आरामप्रद याटों के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण के दायरे में आता है। इसलिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए यॉट और नौकाओं की पूँजी लागत पर विचार किया गया।</p> <p>अपने पूर्ववर्ती उत्तर के अनुक्रम में सूचित किया जाता है कि व्यावहार्यता रिपोर्ट में उल्लेखित नौका प्रहस्तन सुविधा एक अस्थायी डांचा है। यह सुविधा एक सांझी सुविधा है, परियोजना की दूसरी सुविधा तक पहुँच के लिए।</p> <p>नौका पुल द्वारा धेरे गए थेट्र के लिए वॉटर फ्रंट प्रभार (लाइसेंस फीस) पर विषयगत परियोजना की विवरणी की लागत में विचार किया गया है। यह प्रशुल्क प्रस्ताव केवल नौकाओं और यॉट्स के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित है।</p> <p>यह अनुरोध किया जाता है कि महापतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 व 49 के तहत अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव पर विचार किया जाए।</p>
4.	<p>प्रचालन लागत</p> <p>(i) यॉट और नौकाओं के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में कोई मानक निर्धारित नहीं है। इसलिए, वीओसीपीटी प्रचालन लागत अर्थात् 7 प्रतिशत की दर से मरम्मत और अनुरक्षण कार्य, 1 प्रतिशत की दर से बीमा तथा परिसंपत्तियों के समग्र मूल्य के 5 प्रतिशत वर्ष की दर से अन्य व्यय का आधार तथा इन घटकों को अपनाने का कारण, यदि वे 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारण अनुसार अपनाएँ गए हो तो, बताएँ।</p>	<p>क्योंकि यॉट और नौकाएँ, परियोजना के अनुसार मरीनी उपकरण हैं, इसलिए 7 प्रतिशत की दर से मरम्मत और अनुरक्षण, 1 प्रतिशत की दर से बीमा, परिसंपत्तियों के समग्र मूल्य के 5 प्रतिशत की दर से अन्य व्यय, प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार, उपर्युक्त मरीनी उपकरणों के लिए लागू करने के योग्य हैं, तथा इन पर विचार किया गया है।</p> <p>प्रचालन की अन्य लागत प्राधिकार के दिशानिर्देश, 2008 के अनुसार, प्रशुल्क निर्धारण के विवरण में उल्लेखित मानक मानकों के अनुसार प्रस्तावित हैं।</p>
(ii)	<p>ईंधन लागत :</p> <p>(क) यॉट (लघु आकार) के लिए 32.5 लिटर/घंटा तथा 88.75 लिटर/घंटा नौका (बड़ी आकार) की दर से तेल-ईंधन की खपत का आधार क्या है।</p>	<p>यॉट और नौका के लिए तेल की खपत का आधार मै. इनफोशिप मरीन और मै. महिन्द्रा मरीन प्राइवेट के द्वारा प्रदत्त वित्तीय जानकारी पर आधारित है।</p>
	<p>(ख) वीओसीपीटी ने, यॉट और नौकाओं द्वारा क्रमशः 1019 और 1281 घंटों के चलन पर विचार किया है। तेल खपत के लिए अभीष्टम धमता के परिकलन से यह लगता है कि ये संख्या फेरों की संख्या है वीओसीपीटी जांच करके सही स्थिति का उल्लेख करे यदि ये मानदंड फेरों की संख्या है तो वीओसीपीटी पुष्टि करे कि 32.5 लिटर और 88.75 लिटर क्रमशः प्रति यॉट और नौका की खपत प्रति फेरा है।</p>	<p>एक घंटे को एक फेरे के बराबर माना गया है। प्रति घंटा प्रति फेरे के हिसाब से तेल की खपत यॉट और पोत के लिए क्रमशः 32.5 लिटर तथा 88.75 लिटर है।</p> <p>वीओसीपीटी ने अपने 28 दिसंबर, 2016 के पत्र द्वारा उल्लेख किया है कि यॉट और नौकाएँ दोनों केवल पेट्रोल से चलती हैं। पेट्रोल की कीमत इंडियन आयल की वेबसाइट अनुसार (15 जून, 2016 को) रुपये 65.04 प्रति लिटर है।</p>
(iii)	<p>मरम्मत एवं अनुरक्षण तथा बीमा लागत</p>	
	<p>वीओसीपीटी ने लागत क्रमशः 38.125 लाख व रुपये 152.25 लाख की अपेक्षा यॉट (लघु आकार) के लिए 36.25 लाख तथा नौका (मध्यम आकार) की की पूँजी लागत रुपये 145 लाख की लागत पर मरम्मत</p>	<p>संशोधित प्रशुल्क परिकलन में मरम्मत और अनुरक्षण लागत 7 प्रतिशत तथा बीमा लागत पूँजी लागत का 1 प्रतिशत की दर से क्रमशः रुपये 38 लाख व रुपये 152 लाख पर परिकलित की गई।</p>

	और अनुरक्षण लागत तथा वीमा खर्च पर विचार किया है। जिसमें 5 प्रतिशत विविध लागत भी शामिल है।	है।
(iv)	मूल्य हास	
	(क) वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि क्या पूंजी लागत के 6.33 प्रतिशत दर से आकलित मूल्यहास, कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित कार्य जीवन के अनुसार लागू दरों के अनुरूप है। कृपया तुरंत संदर्भ हेतु वीओसीपीटी कंपनी अधिनियम, 2013 में विचारित प्रासंगिक उद्धरण प्रस्तुत किया जाए।	प्रस्तावित यॉट और नौकाएं प्रचलित हॉवरक्राफ्ट के समान हैं। अतः कंपनी अधिनियम, 2013 के रेट-चार्ट के अनुसार ही 6.33 प्रतिशत मूल्यहास दर से अप्रॉट प्रशुल्क में परिकलन किया गया है। मूल्य हास चार्ट (कंपनी अधिनियम - 2013) की एक प्रति संलग्न है।
	(ख) वीओसीपीटी, विचारित रूपये 36.25 लाख प्रति यॉट (लघु आकार) और रूपये 145 लाख प्रति नौका (मध्यम आकार) की अपेक्षा कुल पूंजी लागत रूपये 38.125 लाख और रूपये 152 लाख क्रमशः पर मूल्य हास के आकलन में आशोधन करें।	प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरण को यॉट और नौका के लिए क्रमशः रूपये 38.125 लाख और रूपये 152.25 लाख करके संशोधित कर दिया गया है। संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत है।
(v)	लीज किराया (लाइसेंस फीस)	
	(क) कृपया पतन पुष्टि करे कि जलीय क्षेत्र के लिए आकलित लीज किराया रूपये 362.77/वर्ग मीटर/वार्षिक दर से आकलित लीज किराया भूक्षेत्र के लिए नियत लीज किराया का 50 प्रतिशत है। वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि यह लीज किराया पतन द्वारा अनुमोदित लीज किराया अनुसार है तथा वीओसीपीटी द्वारा इसी लीज किराए पर विचार किया गया है।	पुष्टि की जाती है कि रूपये 362.77/वर्ग मीटर/वार्षिक दर से आकलित लीज किराया भूक्षेत्र के लिए नियम किराए का 50 प्रतिशत दर से है। वीओसीपीटी दरमान की एक प्रति समर्थन में संलग्न है।
	(ख) वीओसीपीटी ने भू-ध्रेह के लिए किसी प्रकार का लीज किराया परिकलित नहीं किया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित सुविधा में यानियों का आगमन और प्रस्थान (यॉट और नौकाओं द्वारा) शामिल है। अतः वीओसीपीटी प्रासंगिक पूंजी लागत और प्रचालन लागत को भी, प्राधिकरण से अप्रॉट प्रशुल्क का अनुमोदन लेते समय शामिल करें।	तटीय मनोरजन सुविधा प्रदान करने के लिए विकास किए जाने वाले भू-क्षेत्र हेतु लीज किराया पर निविदा दस्तावेज में विचार किया गया है। यॉट और नौकाओं के सिवाय अन्य सुविधाओं जैसे संग्रहालय तैरते हुए रेस्तरां और शॉपिंग मॉल आदि के लिए, प्राधिकरण ने अपने पत्र सं. 23.02.2016 के माध्यम से अनुदेश दिए हैं कि पतन भू-क्षेत्र और जल क्षेत्र के लिए प्रासंगिक लाइसेंस फीस लगा सकता है। अतः यह प्रस्ताव केवल यॉट और लघु नौकाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्तुत किया गया है।
vi	प्रस्तावित दरमान :	
	(क) ट्रिप (फेरा) नामक शब्द को यॉट/नौका सेवा - 1 घंटे के लिए परिभाषित का आधार बतायें।	याट/नौका सेवा के लिए इसे घंटों के गणात्मक रद्दीप में शामिल किया जाए, जैसा कि दरमाने के खंड 2.1(v) में उल्लेखित है।
	(ख) सामान्य नोट कि उपयोगक्ता द्वारा मरीन प्रचालक के कारण होने वाले तार्किक स्तर के विलंब, जो सभी महापतनों के दरमानों में और अप्रॉट प्रशुल्क निर्धारण में समान रूप से उल्लेखित है, को प्रस्तावित दरमानों में शामिल करने की आवश्यकता है।	संशोधित प्रस्ताव के खंड 2.2 (v) में सम्मिलित किया गया।
	(ग) प्रस्तावित दरमानों में पोतों की स्थिति जैसे वह विदेशगामी है या तटीय, पोत के वर्गीकरण की प्रणाली जैसे प्रमाणन के बारे में सामान्य शर्तों के लिए कोई शर्त निर्धारित नहीं की गई है। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि इन सामान्य शर्तों को शामिल न करने का कारण स्पष्ट किया जाए।	क्योंकि ये शर्तें इस प्रस्ताव में प्रासंगिक नहीं हैं, अतः प्राधिकरण इस तथ्य को स्वीकार करे।
	(घ) प्रस्तावित दरमानों में सूचकांकन पर आधारित थोक मूल्य सूचकांक को लागू करने से संबंधित सामान्य नोट शामिल करने की आवश्यकता है।	प्रस्तावित दरमानों में सूचकांकन पर आधारित थोक मूल्य सूचकांक घटक को शामिल किया गया है।
	(ङ) (i) यॉट (लघु आकार) और नौका मध्यम आकार के स्थान पर, प्रस्ताव में यॉट और नौका (लघु आकार) के जलयानों पर विचार किया गया है इसलिए वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह दरमानों में इसे यॉट	संशोधित प्रस्ताव के क्रम सं. (vi) और (vi) में सम्मिलित कर लिया गया है।

(लघु आकार) और नौका (मध्यम आकार के तौर पर आशोधन करे जिनके लिए वीओसीपीटी ने अपक्रंट परिकलन किया है।	
(ii) यॉट (लघु आकार) और नौका (मध्यम आकार) की परिभाषाएं दी जाएं।	संशोधित प्रस्ताव में क्रम सं. (iv) और (vi) पर शामिल कर ली गई है।

9.3 जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि वीओसीपीटी ने 5 दिसंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से जानकारी/स्पष्टीकरण देते समय संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। तत्पश्चात वीओसीपीटी ने 6 जनवरी, 2017 के ई-मेल द्वारा स्पष्ट किया कि 70 प्रतिशत इष्टतम क्षमता काम में तेजी के दौर में तथा 30 प्रतिशत क्षमता मंदी के दौर में पूर्ण हो पाएगी। वीओसीपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव के मुख्य आशोधन इस प्रकार हैं:-

(i) (क) इष्टतम क्षमता के आकलन हेतु पतन ने मंदी की अवधि में 8 ट्रिप/दिन तथा कार्य में तेजी की अवधि में 10 ट्रिप/दिन पर विचार किया है।

(ख) इष्टतम क्षमता और राजस्व मांग का आकलन 365 दिन के लिए 70 प्रतिशत इष्टतम उपयोग क्षमता घटक निर्धारित मानक अनुसार किया गया है। आकलित राजस्व के लिए प्रत्येक यॉट व नौका के लिए परिकलित प्रशुल्क का प्रस्ताव तेजी के दौर में संदर्भ प्रशुल्क के तौर पर किया गया है। उसका 60 प्रतिशत कार्य में मंदी की अवधि के लिए किया गया है ताकि कार्य में तेजी के दौरान प्रशुल्क प्रस्तावित मंदी की अवधि में प्रस्तावित प्रशुल्क से अधिक हो।

(ग) मरम्मत और अनुरक्षण तथा मूल्य ह्रास का आकलन विविध व्यय सहित समग्र पूंजी लागत पर आकलित किया गया है।

(ii) पतन ने संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत की है। संशोधित इष्टतम क्षमता, प्रचालन लागत, राजस्व मांग तथा प्रस्तावित प्रशुल्क का विवरण नीचे दिया जाता है:-

(क) यॉट के लिए संदर्भ प्रशुल्क

(लाख रु.)

यॉट्स के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरण			
क्रम सं.	विवरण	परिकलन	आकलन
I	इष्टतम उपयोग		
	व्यावहारिता रिपोर्ट के अनुसार इष्टतम उपयोग		
(क)	365 दिन/वर्ष * उपयोगिता का 0.7 (दिनों में)	365 दिन* 0.7	256
(ख)	8 ट्रिप/दिन* 365 दिन * 0.7 उपयोगिता (ट्रिप)- 8 ट्रिप/दिन और 70% उपयोगिता घटक मानते हुए	8*365*0.7	2,044
(ग)	8 व्यक्तिट्रिप *8 ट्रिप/दिन*365 दिन*0.7 उपयोगिता घटक मानते हुए	8*8*365*0.7	16,352
(घ)	यॉट द्वारा यात्रियों की इष्टतम क्षमता (व्यक्ति)		16,352
II	यॉट की पूंजी लागत (रु. लाख) [रु. 36.25] विविध लागत 5%		38.00
III	प्रचालन लागत		
1	विद्युत लागत		
2	तेल ईंधन लागत		
(क)	यॉट्स (लघु आकार) के लिए ईंधन लागत)- पेट्रोल :	2044 घंटे*32.5 लि./घंटा*रु. 65.04*1नग	43.21
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 7% (रु.	38*7%	2.66

	36.25 लाख)		
4	बीमा (पूंजी लागत का 1%)	38*1%	0.38
5	मूल्य ह्रास	कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार	
(क)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 6.33% (रु. 36.25 लाख)	38*6.33%	2.41
6	किराया (लाइसेंस फीस)		
(क)	जलीय क्षेत्र के लिए वे-लीव प्रभार	25 वर्गमीटर * रु. 362.77 प्रति वर्ग मी. /वर्ष	0.05
7	अन्य व्यय	5% कुल स्थायी परिसंपत्तियों के मान का	1.90
	योग (1) से (7)		50.60
IV	आरओसीई	पूंजी लागत पर 16%	6.09
V	वार्षिक राजस्व मांग		56.69
	प्रति द्विप्रशुल्क		3152
	प्रशुल्क प्रति व्यक्ति (तेजी में)		394
	प्रशुल्क प्रति व्यक्ति (मंदी के दौरान) [उपर्युक्त का 60%]		236

प्रस्तावित दर का परिकलन :

इष्टतम क्षमता	16352
कार्य में तेजी के दौरान इष्टतम क्षमता @ 70%	11446
कार्य में मंदी के दौरान इष्टतम क्षमता @ 30%	4906
कार्य में तेजी के दौरान प्रभावी इष्टतम क्षमता	56.69
कार्य में मंदी के दौरान 40% रियायती प्रशुल्क लेने के पश्चात, कार्य में तेजी के दौरान प्रति व्यक्ति प्रशुल्क (रु. में) $11446 \times (4906 * 60\%) = \text{रु. } 56.69$ लाख	394
$14390 \times = \text{रु. } 56.69$ लाख	
$X (\text{Busy season}) = \text{रु. } 56.69 \text{ लाख} / 14390 = \text{रु. } 394$ प्रति यात्री प्रति फेरा	
कार्य में मंदी के दौरान प्रति यात्री प्रस्तावित प्रशुल्क (रुपये) (रु. 394/- * 60%)	236

(ख). नौकाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क परिकलन :

(लाख रुपये)

नौकायों के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरण परिकलन			
क्रम सं.	विवरण	परिकलन	आकलन
I	इष्टतम उपयोग		
	व्यावहारिता रिपोर्ट के अनुसार इष्टतम उपयोग		
(क)	365 दिन/वर्ष * उपयोगिता का 0.7 (दिनों में)	365 दिन* 0.7	256
(ख)	8 दिप/दिन* 365 दिन * 0.7 उपयोगिता (दिप)- 8 दिप/दिन और 70% उपयोगिता घटक मानते हुए	8*365*0.7	2,044
(ग)	15 व्यक्ति/दिप *8 दिप/दिन*365 दिन*0.7 उपयोगिता घटक मानते हुए	15*8*365*0.7	30,660
(घ)	नौका द्वारा यात्रियों की इष्टतम क्षमता (व्यक्ति)		30,660
II	परियोजना की पूँजी लागत (रु. लाख) [रु. 145 लाख + विविध लागत 5%]	145*1.05	152.25
III	प्रचालन लागत		
1	विद्युत लागत		
2	तेल ईंधन लागत		
(क)	यॉट्स (लघु आकार) के लिए ईंधन लागत)- पेट्रोल :	2044 घंटे*88.75लि./ घंटा*रु. 65.04*1नग	117.99
3	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 7% (रु. 36.25 लाख)	152*7%	10.66
4	बीमा (पूँजी लागत का 1%)	152*1%	1.52
5	मूल्य ह्रास	कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार	
(क)	मशीनी और विद्युत कार्यों पर कुल लागत का 6.33% (रु. 152 लाख)	152*6.33%	9.64
6	किराया (लाइसेंस फीस)		
(क)	जलीय क्षेत्र के लिए वे-लीव प्रभार	25 वर्ग मीटर * रु. 362.77 प्रति वर्ग मी. प्रति वर्ष	0.09
7	अन्य व्यय	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 5%	7.61
	योग (1) से (7)		147.51
IV	आर ओ सी ई	पूँजी लागत पर 16%	24.36
V	वार्षिक राजस्व मांग		171.87

प्रति ट्रिप	9,555
प्रति व्यक्ति प्रशुल्क (तेजी के दौरान)	637
प्रशुल्क प्रति व्यक्ति (मंदी के दौरान) [उपर्युक्त का 60%]	382

प्रस्तावित दर का परिकलन:

इष्टतम क्षमता	30660
कार्य में तेजी के दौरान इष्टतम क्षमता @ 70%	21462
कार्य में मंदी के दौरान इष्टतम क्षमता @ 30%	9198
कार्य में तेजी के दौरान प्रभावी इष्टतम क्षमता	21462
कार्य में मंदी के दौरान प्रभावी इष्टतम क्षमता @ 60% (9198*60%)	5519
कुल प्रभावी इष्टतम क्षमता	26981
वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) (रु. लाख)	171.87
कार्य में तेजी के दौरान प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति व्यक्ति (रु. में) कार्य में मंदी के दौरान 40% रियायती प्रशुल्क लेने के पश्चात $21462 \times + (9198 * 60\%) =$ रु. 171.87 लाख	637
$26981 \times =$ रु. 171.87 लाख	
X (तेजी के दौरान) = रु. 171.87 लाख/26981 = रु. 637 प्रति यात्री प्रति फेरा	
कार्य में मंदी के दौरान प्रस्तावित प्रशुल्क (रुपये) (रु. 637/- * 60%)	382

(iii). (क). कार्य में मंदी के दौरान यॉट और लघु नौका सेवा के लिए प्रस्तावित मनोरंजन ट्रिप प्रभार (प्रशुल्क/8 ट्रिपों में अनुमानित व्यक्ति/दिन) .

क्रम सं	पोत का प्रकार	दर प्रति व्यक्ति (रु.)
1	यॉट	236
2	नौका (लघु आकार)	382

(ख). कार्य में तेजी के दौरान यॉट और लघु नौका सेवा के लिए प्रस्तावित मनोरंजन ट्रिप प्रभार: (फैस्टिव सीज़न) (प्रशुल्क /10 ट्रिपों में व्यक्ति/दिन).

क्रम सं	पोत का प्रकार	दर प्रति व्यक्ति (रु.)
1	यॉट	394
2	नौका (लघु आकार)	637

नोट:

- प्रस्तावित मरीना स्थान से मनोरंजन ट्रिप के प्रशुल्क दर, घंटों के गुणात्मक रूप में है।
- कार्य में मंदी तथा तेजी (फैस्टिव) की अवधि में ट्रिप/दिन की संख्या 8 मानी गई है

10. इस मामले से संबंधित परामर्शी कार्यवाही का रिकार्ड प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में दर्ज है। विभिन्न पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और चर्चाओं से संबंधित उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग-अलग भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी (प्राधिकरण) की वेब-साइट पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

11. मामले पर की गई कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति उभरती है :-

(i) वी.ओ. चिदवरनार पतन न्यास (वीओसीपीटी) का यह प्रस्ताव वीओसीपीटी पर राजस्व भागीदारी के आधार पर 10 वर्षों के लिए लाइसेंस के आधार पर मरीना के विकास के भाग के तौर पर मनोरंजन यॉट और नौका के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने के बारे में है। पतन ने टूटीकॉर्न थेट्र में सामान्य लोगों, पतन कर्मियों, राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों के लिए मनोरंजन सुविधाएं उपलब्ध करवा कर इसे पर्यटक केंद्र के तौर पर लाइसेंस के आधार विकसित करने का प्रस्ताव किया है। इस सुविधा की परिकल्पना, पतन के अधिकार थेट्र में जलीय थेट्र का प्रभावी ढंग से उपयोग करने की है तथा पश्च भाग में प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से रोजगार पैदा करके सामाजिक आर्थिक विकास करना है। इस परियोजना में नौका प्रहस्तन वर्थ, सुविधाजन नौका पुल, स्थित नौका पुल संग्रहालय के लिए, रेस्तरां और शॉपिंग आर्केड, संग्रहालय, पोटा केबिन प्रणाली हॉल सहित, प्रदर्शन एवं नियंत्रक कार्यालय, शिल्पकारिता, शॉपिंग आर्केड, वायु प्रशीतन प्रणाली सहित पोटा के बिन, मल्टी क्यूसीनों- रेस्तरां, तैरता हुआ रिसार्ट, पैदल, नौका-पुल, यॉट (लघु आकार)-2 नग, नौका (मध्यम आकार)-2 नग विद्युत वितरण व्यवस्था सहित विविध मदों की परिकल्पना की गई है। यह आवश्यकता मरीना के लिए न्यूनतम आवश्यकता है। अन्यथा यह मरीना की भांति प्रतीत नहीं होगा। यह निविदा सभी प्रयोजनों के लिए है। लाइसेंस धारक को परिकल्पित परियोजना की सभी मूलभूत सुविधाएं प्रदान करनी होंगी। वीओसीपीटी का यह प्रस्ताव केवल यॉट (लघु आकार) नौका (मध्यम आकार) के लिए जो लाइसेंस धारक रूपये 3.63 करोड़ की पूँजी लागत से उपलब्ध कराएगा, के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु किया गया है।

(ii) प्रस्ताव पर विश्लेषण करने से पूर्व यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीओसीपीटी ने भू-क्षेत्र और जलीय थेट्र में, अन्य परिकल्पित सुविधाओं के लिए, वीओसीपीटी द्वारा मरीना के विकास के लिए, उन मदों हेतु जो प्राधिकरण के अधिकार थेट्र में नहीं आती है, लाइसेंस फीस लेने का प्रस्ताव किया है। देखा गया है कि नौका और यॉट को खड़ा करने के लिए 100 वर्ग मीटर की पॉन्टून सुविधा की परिकल्पना की गई है। परियोजना की व्यावहारिक रिपोर्ट में नौका प्रहस्तन सुविधा के लिए रूपये 2.70 करोड़ की परिकल्पना की गई है। पतन ने नौका प्रहस्तन सुविधा के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन नहीं मांगा है। इसलिए वीओसीपीटी के संज्ञान में खास तौर पर ला दिया गया था कि यदि वीओसीपीटी पॉन्टून सुविधा हेतु यॉट और नौकाओं की परिकल्पना करता है तो यात्रियों के आगमन/प्रसाथान के लिए नौका प्रहस्तन सुविधा महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा में दी गई सेवासूची के अंतर्गत आती है तथा यह अधिनियम इस प्राधिकरण को उसके लिए प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु अधिदेश देता है। इसलिए, वीओसीपीटी को उपर्युक्त सांविधिक स्थिति में प्रस्ताव की जांच करने तथा उसके लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव करने पर विचार करनेका अनुरोध करता है।

इस संदर्भ में वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया कि नौका प्रहस्तन वर्थिंग सुविधा, जैसी व्यावहार्यता रिपोर्ट में उल्लेखित है, केवल एक अस्थायी तैरता हुआ ढांचा होता है। अतः पॉन्टून पुल पर सिविल और मशीनी व्यय होने का प्रश्न ही पैदा नहीं होता है।

क्योंकि, पॉन्टून पुल के द्वारा घेरे जाने वाले जलज क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरण में विचार किया गया है, वीओसीपीटी ने कहा है कि इस अस्थायी तैरते हुए ढांचे के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव केवल नौकाओं और यॉट्स हेतु प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित है।

वीओसीपीटी ने पुनः कहा है कि नौका प्रहस्तन सुविधा ही व्यावहारिक रिपोर्ट के अनुसार एक अस्थायी तैरता हुआ ढांचा है और इस सांझी सुविधा की परिकल्पना अन्य सुविधाओं हेतु की गई है।

पॉन्टून पुल द्वारा घेरी जाने वाले क्षेत्र के लिए जलीय क्षेत्र प्रभार (लाइसेंस फीस) पर यॉट और नौका के लिए संदर्भ प्रशुल्क का परिकलन करते समय पहले ही विचार किया गया है। अतः पतन ने पुनः उल्लेख किया है कि प्रशुल्क प्रस्ताव केवल नौकाओं और यॉट्स हेतु प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित है।

वीओसीपीटी की उपर्युक्त विशिष्ट स्थिति में यह प्राधिकरण मनोरंजन यॉट और नौकाओं के लिए अपेक्षित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने का निर्णय लेता है। एक स्थान पर मरीना के विकास के लिए परिकल्पित अन्य सुविधाओं हेतु प्रशुल्क क्या होगा, जिनके लिए पतन ने संदर्भ प्रशुल्क की बात नहीं की है, पतन ने कहा है कि अन्य सुविधाओं के लिए प्रशुल्क, लाइसेंस धारक द्वारा पतन के परामर्श से तय किया जाएगा। इस संबंध में उल्लेख किया जाता है कि प्राधिकरण को महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में उल्लिखित सेवा सूची तथा उन संबद्ध संपत्तियों के लिए जो महापतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 49 में विशिष्ट प्रयोजनों के लिए उल्लेखित है के लिए अधिदेश प्राप्त है। वीओसीपीटी ने विशेष रूप से कहा है कि वह इस परियोजना में प्रयोज्य भूमि व जलीय क्षेत्र हेतु अन्य भू-क्षेत्र के अनुरूप लाइसेंस फीस प्रभारित करेगा।

iii. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में व्यक्त की गई स्थिति से स्पष्ट है कि वीओसीपीटी के दिनांक 28 सितंबर, 2016 का प्रस्ताव उनके 5 दिसंबर, 2016 के पत्र के द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया। वीओसीपीटी ने हमारे दिनांक 07 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा मांगी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरण का प्रत्युत्तर अपने 05 दिसंबर, 2016, 28 दिसंबर, 2016 तथा दिनांक 02 जनवरी, 2017 के पत्र के माध्यम से दिया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत 05 दिसंबर, 2016 का

संदर्भित प्रसताव कार्बाई के दौरान दी गई जानकारी एवं प्रस्तुत स्पष्टीकरणों सहित, विश्लेषणानुसार स्वीकार किया जाता है।

iv. (क) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.4 में उल्लेख है कि यदि महापतन न्यास या अन्य महापतन न्यासों में 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत किसी वस्तु-विशेष के लिए कोई प्रतीकात्मक संदर्भ प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है तो वह महापतन, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार उस परियोजना के लिए विस्तृत विवरण और औचित्य बताते हुए संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव प्राधिकरण के पास अनुमोदन के लिए भेज सकता है।

इस प्राधिकरण द्वारा किसी भी अन्य महापतन के लिए, ऐसी सुविधा हेतु अर्थात् किसी अन्य महापतन से कोई प्रस्ताव न होने के कारण, मनोरंजन यॉट और नौकाओं के लिए, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया है। अतः वीओसीपीटी के पास अनुकरण करने के लिए कोई अपफ्रंट संदर्भ प्रशुल्क नहीं है। वीओसीपीटी ने 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसरण में मनोरंजन यॉट और नौका के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। वीओसीपीटी का यह प्रस्ताव न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित है।

(ख) मरीना के विकास के लिए व्यावहारिकता रिपोर्ट के अनुरूप देखा गया है कि निर्माण अवधि के दौरान व्याज सहित रुपये 33.69 की पूंजी लागत में मनोरंजन यॉट और नौका की लागत शामिल नहीं है। वीओसीपीटी ने जिसके संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है। इस बिंदु पर प्रश्न उठाने पर वीओसीपीटी की सामान्य टिप्पणी है कि व्यावहार्यता रिपोर्ट परियोजना के विवरण लेने की आम प्रक्रिया के अनुसार प्रस्तुत किया गया था। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यावहार्यता रिपोर्ट प्रशुल्क निर्धारण से संबद्ध कोई प्रयोजन सिद्ध नहीं होता है क्योंकि दोनों मद्दें इस में शामिल नहीं हैं। तथापि क्योंकि पतन ने इस प्राधिकरण से मनोरंजन यॉट और नौकाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का अनुरोध किया है और उनका प्रस्ताव न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित है इसलिए यह प्राधिकरण पतन हेतु संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए अधिदेशित है।

v. इस मामले में विश्लेषण संबंधी आगामी कार्बाई करने से पूर्व प्रासंगिक है 2008 के दिशानिर्देशों में प्रशुल्क निर्धारण के लिए, समर्पित (एक निष्ठ) सेवाओं जैसे कि कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर तरल पदार्थ प्रहस्तन और बहुउद्देश्यीय कार्गो वर्ष, आदि के लिए मानकों/दिशानिर्देशों का उल्लेख किया गया है। 2008 के दिशानिर्देशों में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस परियोजना में पतन द्वारा परिकल्पित मनोरंजन याटों और नौकाओं के मनोरंजन ट्रिप प्रभार हेतु कोई विशिष्ट मानक/दिशानिर्देश नहीं दिए गए हैं।

पतन ने मनोरंजन यॉट और नौकाओं की इष्टतम क्षमता का आकलन, फेरों की संख्या यात्री/ट्रिप और इसका 2008 के दिशानिर्देशानुसार 70 प्रतिशत उपयोग लेते हुए किया है। प्रचालन लागत जैसे कि मरत्तम और अनुरक्षण का आकलन समस्त परिसंपत्तियों के मान का 7 प्रतिशत बीमा 1 प्रतिशत की दर से और अन्य व्यय का परिकलन पूंजी लागत का 5 प्रतिशत की दर से किया गया है जैसा 2008 के दिशानिर्देशों में लौह अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों में दिया गया है। यॉट और नौका दोनों मशीनी उपकरण हैं इसलिए 2008 के दिशानिर्देशों में दिए गए मानक अपनाए गए हैं। किसी भी प्रत्याशी बोलीदाता ने वीओसीपीटी के इस दृष्टिकोण पर कोई टिप्पणी नहीं की है। बहु-उद्देश्यीय वर्ष के लिए निर्धारित मानक है समस्त मान का 5 प्रतिशत जबकि कोयले और लौह अयस्क टर्मिनलों के लिए 7 प्रतिशत का मानक निर्धारित है। यह मानते हुए मनोरंजन यॉट और नौकाएं सदा पानी में ही प्रचालित होंगी इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता कि मरम्मत और अनुरक्षण कार्य अधिक मात्रा में होगा। 2008 के दिशानिर्देशों में उल्लेखित विशिष्ट मानक न होने के कारण और यह कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन/प्रत्याशी बोलीदाता ने आपत्ति नहीं उठायी है, वीओसीपीटी द्वारा ऊपर तीनों मद्दों के लिए प्रचालन लागत हेतु लौह अयस्क और कोयला टर्मिनलों के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में दिए गए मानकों का अनुसरण, विश्वशीनीय है। यह नोट किया जाता है कि यद्यपि पतन द्वारा केवल 2 यॉट (लघु आकार) और 2 नौकाओं (मध्यम आकार) की ही परिकल्पना की गई है इसलिए संदर्भ प्रशुल्क परिकलन के लिए प्रत्येक में से एक-एक के लिए ही पूंजीलागत, प्रचालन लागत और एआरआर को लिया गया है।

vi. इष्टतम क्षमता –

वीओसीपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में दो अवधियों अर्थात् कार्य में मंदी (अक्टूबर से मार्च) और कार्य में तेजी (अप्रैल से सितंबर) हेतु क्रमशः 182 व 183 दिन के लिए यॉट और नौका के लिए इष्टतम क्षमता का आकलन किया था। वीओसीपीटी के दिनांक 29 सितंबर, 2016 के इस मूल प्रस्ताव में यात्रियों की वार्षिक इष्टतम क्षमता तेजी के दौरान 10248 यात्री तथा मंदी के दौरान 8154 यात्री, अतः कुल यात्री 18402 वार्षिक आंकी गई है। पतन ने यॉट के लिए कार्य में तेजी की अवधि के दौरान 19215 फेरे तथा मंदी के दौरान 15288 फेरों का अर्थात् प्रति वर्ष कुल 34503 फेरो का आकलन किया था। इष्टतम क्षमता के लिए वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि यह इष्टतम क्षमता

व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार आंकी गई है तथापि, इस रिपोर्ट में वीओसीपीटी की विषयता सुविधा प्रदायगी हेतु इष्टतम क्षमता अर्थात् यॉट और नौकाओं द्वारा मनोरंजन ट्रिप का कोई परिकलन नहीं दिखाया गया है अर्थात् तत्पश्चात् अपने संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने यॉट और नौका के लिए दोनों के लिए वर्ष में तेजी और मंदी की अवधियों का पृथक-पृथक विवरण न देकर इष्टतम क्षमता का आकलन किया है।

अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में आशोधित मानदंडों के अनुसार यॉट की वार्षिक क्षमता 16,352 यात्री प्रति वर्ष तथा नौका की वार्षिक क्षमता 30660 यात्री प्रति वर्ष आंकी है जिस पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है : -

(क) मनोरंजन ट्रिप के लिए यॉट (लघु आकार) की इष्टतम क्षमता :-

वीओसीपीटी ने यॉट की प्रहस्तन क्षमता 8 व्यक्ति प्रति फेरा आंकी है जो कि बजटीय प्रस्ताव अनुसार है और परियोजना के परिदृश्य के आधार पर तय की गई है। वीओसीपीटी ने 1 घंटा प्रति ट्रिप पर विचार करते हुए 8 ट्रिप/दिन का आकलन किया है।

एक प्रत्याशी बोलीदाता ने न्यूनतम प्रति ट्रिप (फेरे) पर 2 घंटे पर विचार करने का अनुरोध किया है। तथापि पतन ने एक नौका के लिए प्रति फेरा । घंटे पर ही विचार किया है और उल्लेख किया है कि ये फेरे घंटों के गुणात्मक हो सकते हैं। प्रशुल्क निर्धारण के लिए यह अवधि प्रति घंटा की दर पर विचार किया गया है। पतन ने उल्लेख किया है कि दोनों मानक अर्थात् प्रति यॉट प्रहस्तन क्षमता और फेरों की संख्या परियोजना के परिदृश्य के आधार पतन द्वारा निर्णीत है। उपर्युक्त दोनों मानकों पर विचार करने और उन्हें 365 दिन तक इष्टतम क्षमता का 70 प्रतिशत उपयोग घटक लागू करने पतन ने मनोरंजन यॉट की इष्टतम क्षमता 16,352 यात्री/वर्ष आंकी है अर्थात् (8 फेरे/प्रतिदिन \times 8 यात्री/फेरा \times 365 दिन \times 70 प्रतिशत) 2008 दिशानिर्देशों में संबंधित मानक न होनेकी स्थिति में ऐसी सुविधा के लिए एक यॉट (लघु आकार) की इष्टतम क्षमता वीओसीपीटी द्वारा 16,352 यात्री की गई है जो पतन के आकलन अनुसार स्वीकार्य है।

(ख) नौका (मध्यम आकार) की मनोरंजन ट्रिप के लिए इष्टतम क्षमता :-

वीओसीपीटी ने 15 व्यक्ति प्रति नौका तथा यॉट के लिए 8 फेरे प्रतिदिन पर विचार किया है। वीओसीपीटी ने पहले भी उल्लेख किया है कि व्यक्तियों की संख्या वित्तीय प्रस्ताव के अनुसार रखी गई है तथा आगे कहा है कि पतन द्वारा अपनाए गए दो मानक परियोजना के परिदृश्य पर आधारित है। वीओसीपीटी द्वारा नौका की आकलित इष्टतम क्षमता 30,660 यात्री प्रति वर्ष अर्थात् (8 फेरे/दिन \times 10 व्यक्ति/फेरा \times 365 दिन \times 70 प्रतिशत) है।

वीओसीपीटी द्वारा आकलित एक नौका (मध्यम आकार) की इष्टतम क्षमता 30,660 यात्री विश्वस्तीय है तथा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 में मानदंड उल्लेखित न होने की स्थिति में मान्य है।

vii. पूंजीगत लागत

(क) पूर्वोक्तानुसार, व्यावहारिकता रिपोर्ट में यॉट और नौका की पूंजी लागत का उल्लेख नहीं किया गया है। वीओसीपीटी ने दो यॉट (लघु आकार) के लिए रुपये 72.50 लाख अर्थात् 36.25 लाख प्रति यॉट और दो नौका (मध्यम आकार) के लिए 290 लाख अर्थात् 145 लाख प्रति नौका पर विचार किया है। वीओसीपीटी ने संदर्भ प्रशुल्क परिकलन के लिए एक यॉट तथा एक नौका के लिए क्रमशः रुपये 36.25 लाख तथा रुपये 145 लाख की पूंजी लागत पर विचार किया है।

(ख) वीओसीपीटी ने एक यॉट (लघु आकार) तथा एक नौका (मध्यम आकार) पर दो कंपनियों से प्राप्त बजटीय प्रस्ताव के आधार पर पूंजी लागत पर विचार किया है तथा इसके समर्थन में बजटीय प्रस्ताव की प्रतियां भी संलग्न की हैं।

यद्यपि, परिकलित सुविधा के लिए कोई मानदंड स्थापित नहीं है इसलिए प्रशुल्क दिशानिर्देशानुसार सामान्य रूप से प्राधिकरण को ही पतन के द्वारा किए गए आकलन पर विचार करना है। वीओसीपीटी द्वारा यॉट और नौका का किया गया आकलन बजटीय प्रस्ताव पर आधारित है इसलिए मान्य है।

पूर्वोक्तानुसार, पतन ने संदर्भ प्रशुल्क के लिए अनुरोध करते समय प्रस्तावित सुविधा के लिए किसी सिविल निर्माण कार्य का आकलन नहीं दिया है, जिसे पतन द्वारा ऊपर बताए गए कारणों से स्वीकार करने का प्रस्ताव है। अतः वीओसीपीटी द्वारा आकलित पूंजी लागत विश्लेषणानुसार मान्य है।

(ग) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत के आकलन का निर्धारण है। इस मान दंड को अपने हुए वीओसीपीटी ने विधि यॉट की विविध पूंजी लागत के 1.81 लाख तथा छोटी नौका के लिए रुपये 7.25 लाख आकलित की है। इस प्रकार वीओसीपीटी द्वारा आकलित एक यॉट की कुल

पूंजी लागत रूपये 38.06 लाख तथा छोटी नौका की पूंजी लागत रूपये 152.25 लाख, विविध पूंजी लागत सहित स्वीकार की जाती है।

(viii) वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों के अनुसार आकलित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से प्रत्यागम प्रतिक्लित किया है।

(ix) प्रचालन लागत
वीओसीपीटी द्वारा आकलित प्रचालन लागत पर चर्चा निम्नानुसार है :

(क) विद्युत लागत :
वीओसीपीटी ने यॉट (लघु आकार) के लिए 32.5 लिटर/घंटा तथा नौका (मध्यम आकार) के लिए 88.75 लिटर/घंटा की दर से, दो फर्मों से प्राप्त बजटीय प्रस्ताव के आधार पर ईंधन खपत का आकलन किया है। यथा पूर्वांकित वीओसीपीटी में प्रस्तावित सुविधा के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। वीओसीपीटी बजटीय प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित खपत इसीलिए विश्लेषणानुसार मान्य है।

ईंधन लागत का आकलन करते समय वीओसीपीटी ने प्रति लिटर रूपये 65.04 का आकलन किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यॉट और नौका दोनों केवल पेट्रोल से चलती है तथा पुष्टि की है कि पेट्रोल की लागत के लिए इंडियन आयल कार्पोरेशन की बेबसाइट पर 15 जून, 2016 को डाउनलोड किए गए डाटा के अनुसार है। प्रचालित दर रूपये 70.07 प्रति लिटर की दर (इस विश्लेषण में निष्कर्षण के समय) अद्यतित कर दी गई है। उपर्युक्त विश्लेषण के परिप्रेक्ष्य में कुल प्रचालन लागत रूपये 43.21 लाख की अपेक्षा 46.55 लाख यॉट के संबंध में तथा रूपये 117.99 लाख की अपेक्षा रूपये 127.11 लाख नौका के संबंध में निकलती है।

(ख) जैसा कि पहले भी कहा गया है कोयला और लौह अयस्क टर्मिनलों के लिए मर्शीनी उपकरणों के लिए निर्धारित मानक अपनाते हुए वीओसीपीटी ने यॉट और नौका पर 7 प्रतिशत की दर से अनुरक्षण और मरम्मत व्यय का आकलन किया है। पूर्वोक्त इन कारणों से विशिष्ट मानदंडों की अनुपस्थिति में इस सुविधा के लिए मरत्तम और अनुरक्षण लागत के लिए वीओसीपीटी का आकलन विश्वसनीय है और विश्लेषणानुसार मान्य है।

(ग) वीओसीपीटी ने कोयला और लौह अयस्क के लिए निर्धारित मानकों का अनुसरण करते हुए वीमा लागत का परिकलन समस्त परिसंपत्तियों का 1 प्रति की दर से तथा अन्य व्ययों के लिए 5 प्रतिशत की दर से किया है।

(घ) दिशानिर्देशानुसार मूल्यह्रास कंपनी अधिनियम में किए गए उल्लेखानुसार स्टेटलाइन पद्धति के अनुरूप दरों के अनुसार किया जाना चाहिए। वीओसीपीटी ने 6.33 प्रतिशत की दर से मूल्यह्रास का परिकलित किया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि ये नौकाएं प्रचालन में हॉवरक्राफ्टों की तरह हैं जिनके लिए कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार 6.33 प्रतिशत है। वीओसीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार यह मूल्यह्रास मान्य है।

(ङ) (i) अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में उल्लेखित है कि पत्तन की भूमि के लिए लाइसेंस फीस का आकलन संबंधित महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार किया जाएगा।

(ii) पत्तन ने पोत और नौका हेतु 25 वर्गमीटर के जलीय क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस का आकलन किया है। वीओसीपीटी ने प्रचलित दरमानों में लागू दरों के अनुसार भूमि के लिए अपनाई गई दर के लिए लाइसेंस फीस हेतु रु. 363.76 प्रति वर्गमीटर/वार्षिक अपनाई है और संशोधित भू-नीति के अनुसार उसके 50 प्रतिशत पर विचार किया है जैसा कि यॉट के लिए लाइसेंस फीस का आकलन करते समय जलीय क्षेत्र के लिए है। तथापि नौकाओं के लिए लाइसेंस फीस आकलित करते समय वीओसीपीटी द्वारा यॉट के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण का का अनुसरण करते हुए वीओसीपीटी द्वारा नौका हेतु जलीय क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस रु. 362.76 प्रति वर्गमीटर/वार्षिक का 50 प्रतिशत भाग लिया गया है।

(iii) पूर्वोल्लेखानुसार यात्रियों के आगमन व प्रस्थान के लिए परिकल्पित सुविधा हेतु पूंजी एवं प्रचालन लागत हेतु विशिष्ट परामर्श के बावजूद तथा उनके लिए संदर्भ प्रशुल्क के प्रस्ताव के लिए पत्तन अपनी बात पर कायम है कि तट पर विकासाधीन भू-क्षेत्र के लिए वीओसीपीटी ने लीज़ किराया निविदा दस्तावेज में शामिल कर लिया गया है।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि नौका प्रहस्तन वर्थिंग सुविधा तैरता हुआ एक अस्थायी ढांचा है तथा परियोजना में परिकल्पित सभी सामुद्रिक सुविधाओं के लिए सांझी सुविधा है तथा प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में नहीं है।

(च) उपर्युक्त विश्लेषणानुसार वीओसीपीटी द्वारा आकलित कुल लागत रु. 50.60 लाख की अपेक्षा रु. 53.95 लाख यॉट के लिए तथा रु. 147.57 लाख की अपेक्षा रु. 156.59 लाख निकलती है। इस प्रचालन लागत में यह आशोधन यॉट और नौका के लिए हमारे द्वारा विचारित आगामी पैराग्राफों में उल्लेखित कारणों से ईंधन की यूनिट दर में आशोधन का परिणाम है।

(x) संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा की गई लागत विवरणी उपर्युक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधित की जाती है। इस विवरण की एक प्रति अनुलग्नक –। तथा अनुलग्नक I-(व) के रूप में संलग्न है।

(क) यॉट (लघु आकार) सेवा

(i) यॉट सेवा के लिए वार्षिक राजस्व मांग जो कि प्रचालन लागत तथा नियोजित पूँजी पर प्रत्यागम का योग होता है जो पत्तन द्वारा आकलित रु. रु. 56.69 लाख की अपेक्षा रु. 60.04 लाख बनता है।

(ii) वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि इस का कार्य अधिकार क्षेत्र केवल यॉट द्वारा मनोरंजन ट्रिपों से संबंधित है। अतः उपर्युक्त प्रचालन कार्यों से यात्री मनोरंजन ट्रिपों के लिए भंडारण गतिविधियां नहीं होंगी। इसलिए पत्तन द्वारा समस्त वार्षिक राजस्व मांग, यॉट से प्राप्त होने वाले प्रशुल्क अर्थात यॉट द्वारा मनोरंजन ट्रिप की इष्टतम क्षमता से पूरी की गई है।

(iii) वीओसीपीटी ने उपर्युक्त प्रस्तावित दर निकालने के लिए कुल इष्टतम क्षमता को 70 प्रति तेजी के समय तथा 30 प्रतिशत मंदी के दौर के लिए विभाजित किया है। पत्तन इस अवधिको तेजी के समय का प्रस्ताव किया है तथा यॉट के संबंधमें प्रशुल्क में प्रस्तावित रियायत के लिए मंदी के समय को माने हुए कार्य में तेजी के समय रु. 394 प्रति व्यक्ति प्रति ट्रिप तथा मंदी के समय रु. 236/- प्रति व्यक्ति प्रति ट्रिप का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी के दृष्टिकोण को अपनाते हुए कार्य में तेजी की अवधि में आशोधित एआरआर रु. 417 प्रति व्यक्ति तथा कार्य में तेजी की अवधि में रु. 250 प्रति व्यक्ति /ट्रिप करके आशोधित किया है।

(ख) नौका (मध्यम आकार)

(i) यॉट सेवा के लिए वार्षिक राजस्व मांग जो कि प्रचालन लागत तथा नियोजित पूँजी पर प्रत्यागम का योग होता है जो पत्तन द्वारा आकलित रु. 171.87 लाख की अपेक्षा रु. 180.95 लाख बनता है।

(ii) वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि इस का कार्य अधिकार क्षेत्र केवल नौका द्वारा मनोरंजन ट्रिपों से संबंधित है। अतः उपर्युक्त प्रचालन कार्यों से यात्री मनोरंजन ट्रिपों के लिए भंडारण गतिविधियां नहीं होंगी। इसलिए पत्तन द्वारा समस्त वार्षिक राजस्व मांग, यॉट से प्राप्त होने वाले प्रशुल्क अर्थात नौका(मध्यम आकार) द्वारा मनोरंजन ट्रिप की इष्टतम क्षमता से पूरी की गई है।

(iii) वीओसीपीटी ने यॉट के लिए संदर्भप्रशुल्क का दृष्टिकोण को अपनाते हुए तेजी की अवधि के लिए 637 रु. प्रति नौका तथा मंदी की अवधि के के लिए रु. 382 प्रति व्यक्ति /ट्रिप का संदर्भ प्रशुल्क परिकलित किया है। वीओसीपीटी के इसी दृष्टिकोण को अपनाते हुए कार्य में तेजी की अवधि में आशोधित एआरआर रु. 671/- प्रति व्यक्ति/ट्रिप तथा कार्य में मंदी की अवधि में रु. 403 प्रति व्यक्ति /ट्रिप करके आशोधित किया है।

(xi) मै. आरएडीएसएस एक प्रत्याशी बोलीदाता ने अनुरोध किया है कि पूँजीलागत में एक शयन यॉट की लागत रु. 130 लाख से रु. 200 लाख तक होती है तथा पुरानी नौकाओं की कमत रु. 25 लाख से रु. 1 करोड़ तक होती है। उन्होंने यह भी अनुरोध किया है कि कार्य में मंदी के समय 4 ट्रिप तथा तेजी के समय प्रति 6 ट्रिप, तथा एंकरेज और क्रूजिंग समय सहित प्रति ट्रिप समय 2 घंटे पर विचार किया जाना चाहिए। वीओसीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में नौका और यॉट की कुल इष्टतम क्षमता निकालते हुए 8 ट्रिप प्रतिदिन/यॉट तथा 10 ट्रिप प्रतिदिन/नौका पर विचार करते हुए इष्टतम क्षमता का आकलन किया है जो विश्वसनीय है पत्तन ने 1 घंटा/ट्रिप के प्रस्ताव पर पुनः जोर दिया है कि 16.80 घंटों के 70 प्रतिशत का उपयोग प्रति दिन होने से 8 घंटे के लिए क्रूज समय के पश्चात 8 घंटे एंकरिंग के लिए शेष बचते हैं जहां तक पूँजी लागत का प्रश्न है पत्तन ने पूँजी लागत को सही माना है जो बजटीय प्रस्ताव पर आधारित है।

वीओसीपीटी द्वारा किया गया उल्लेख कि प्रचालक असंख्य फेरे लगा सकता है और असंख्य यात्री ढो सकता है पत्तन के कथन के विद्ध है जिसमें पत्तन ने कहा है कि प्रशुल्क का परिकलन बजटीय प्रस्ताव वयॉट और नौका के फेरों के आधार

पर टूटीकोर्न में परियोजनाके परिदश्य के आधार पर किया गया है। वीओसीपीटी ने नौका के लिए 33,660 यात्री तथा यॉट के लिए 16,352 यात्रियों के अनुसार ट्रिप/फेरों के लिए निर्दिष्ट मानदंडों के आधार पर आकलित इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए ही संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। अतः प्रशुल्क आकलित इष्टतम क्षमता के लिए अनुमोदित किया जाना है। वीओसीपीटी द्वारा आकलित इष्टतम क्षमता पर विचार किया जाता है क्योंकि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में ऐसी सुविधा के लिए इष्टतम क्षमता के आकलन हेतु काई मानदंड नहीं दिए गए हैं।

(xii) प्रस्तावित दरमानों में पोतों की श्रेणी /स्थिति से संबंधित अर्थात् निर्णयकारी प्रमाणीकरण कि पोत विदेशगामी है या तटीय ताकि उस पर पोत संबंधी प्रभार और कार्गों संबंधी प्रभार लगाए जा सकें के संबंध में सामान्य शर्तें नहीं दी गई हैं। क्योंकि वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन थेत्र में जैसा कि पत्तन ने कहा है, संदर्भ प्रशुल्क केवल मनोरंजन ट्रिपों के संबंध में है, इसलिए सामान्य शर्तें पोत और कार्गों संबंधी प्रभारों के लिए होती हैं, 1-1 घटे के मनोरंजन ट्रिपों के लिए प्रभार निर्धारण हेतु प्रासंगिक नहीं है।

(xiii) वीओसीपीटी ने अपने मूल प्रस्तावमें सूचकांकन के संबंध में स्वतः वार्षिक समंजन के बारे में जनवरी और प्रासंगिक वर्ष के लिए सूचकांकन के लिए सामान्य नोटका प्रस्ताव नहीं किया है। उन्हें इस के बारे में सचेत किए जाने पर वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि दरमानों के संशोधित प्रस्ताव में संबंधित खंड जोड़ दिया गया है। तथापि वीओसीपीटी द्वारा प्रासंगिक उपर्युक्त दरमानों में शामिल नहीं किया गया। क्योंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन वर्ष 2016 के पूँजी लागत व प्रचालन से संबद्ध है अतः उल्लेखित थोक मूल्य सूचकांक 01 जनवरी 2016 से प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजन के लिए उपयुक्त और प्रासंगिक पाया गया है। इस प्रकार इस संबंध में यह नो संदर्भित प्रशुल्क अनुसूची में शामिल कर दिया गया है।

(xiv) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में अपेक्षा की गई है कि यह प्राधिकरण कार्य निष्पादक मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करें। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में पत्तन द्वारा निष्पादित कार्य निष्पादनों पर ध्यान देने की आवश्यकता नहीं है इस लिए यह अकारण ही मान नहीं लेना चाहिए कि पत्तन उचित और प्राप्त किए जा सकते वाले निष्पादन मानकों का प्रस्ताव ही करेगा। पत्तन का प्रस्ताव है कि लाइसेंस धारक बिना शर्त लाइसेंस प्रदाता को मरीना पर परिकल्पित सुविधाओं के लिए प्राप्त किए जा सकते वाला 90 प्रतिशत न्यूनतम निष्पादन मानक प्रतिमाह पूरा करेगा और यह उपलब्धता मरीना परियोजना पर पूरे वर्ष के लिए होगी।

क्योंकि वीओसीपीटी द्वारा किया गया अनुरोध प्रशुल्क यॉट और नौका के लिए है इस लिए मरीना परियोजना पर वीओसीपीटी का संपूर्ण सुविधा के लिए परिकल्पित कार्य निष्पादन का प्रस्ताव बेमेल होगा। इसलिए प्रस्तावित निष्पादन मानक लाइसेंस धारक के लिए यहाँ तक सीमित है कि वह अर्थत् यॉट(लघु आकार) और नौका(मध्यम आकार) प्रत्येक के लिए न्यूनतम 90 प्रतिशत उपलब्धता प्रतिमाह सुनिश्चित करेगा। यह उपलब्धता यॉट(लघु आकार) तथा नौका(मध्यम आकार) दोनों मदों के लिए परिकलित की जाएगी।

(xv) (क) यदि रिकार्ड में किसी अन्य उचित कारण से या कोई त्रुटि पाई जाती है तो वीओसीपीटी इस प्राधिकरण को निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए, परियोजना के लिए बोली प्रक्रिया आरंभ होने से पूर्व, अधिसूचना के भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने से के 30 दिन के अंदर, कारण/औचित्य बताते हुए, अनुरोध कर सकता है।

(ख) यदि परियोजना से संबद्ध सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में सूचिबद्ध सेवाओं के अंतर्गत आती हैं और उनके लिए प्रधिकरण का अनुमोदन अपेक्षित है तो वीओसीपीटी बोली प्रक्रिया प्रारंभ होने से पूर्व एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

12.1. उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादन क्रमशः अनुलग्नक-II व अनुलग्नक-III पर संलग्न हैं।

12.2. परिणामतः, और उपर्युक्त कारणों और विस्तृत विश्लेषण के आधार पर, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में लाइसेंस के आधार पर 10 वर्ष की अवधि के लिए मरीना के विकास के लिए यॉट और नौका के लिए, कार्य निष्पादनों सहित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

13.1. वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के खण्ड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सन्दर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और तत्पश्चात् सहमति के अनुसार लाइसेंस करारनामा में उल्लेख किया जाए।

13.2. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के

अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समस्त लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों (“कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क”) के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन सहित प्रशुल्क प्रस्ताव, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पूर्व अवश्य प्रस्तुत किया जाना चाहिए, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

13.3. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

13.4. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

13.5. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

13.6. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

13.7. कार्य-निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

13.8. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्ध प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

13.9. संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के खंड 6.2 में किए गए उल्लेखानुसार यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंस धारक द्वारा पूरे नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जाँच की जाएगी और वीओसीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे। वीओसीपीटी तत्संबंधी लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

13.10. संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के खंड 6.3.1. में किए गए उल्लेखानुसार लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

13.11. संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के खंड 6.3.2. में किए गए उल्लेखानुसार लाइसेंस धारक कार्गों यातायात, जलयान वर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक वर्ष के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंस धारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

13.12. संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के खंड 6.3.3. में किए गए उल्लेखानुसार यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील आँकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आँकड़े/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

13.13 दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.8.5 के अनुसार यदि दर मान और शर्तों के कथन के संबंध में किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या की अपेक्षा के संबंध में कोई प्रश्न उठने की स्थिति में मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय आपरेटर के लिए बाध्यकारी होगा।

13.14. परियोजना से संबंधित निष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप में विनिर्दिष्ट किए जाने चाहिए। लाइसेंस धारक से कम से कम, बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दर्शाए गए निष्पादन मानदंड के अनुसार अनुपालन की अपेक्षा की जाती है।

13.15. लाइसेंस धारक के वास्तविक निष्पादन का प्रबोधन इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत मिलती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच कराएगा और अपने निष्कर्ष के पीछे को भेज देगा। यदि आपरेटर के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी हो तो के पीछे द्वारा संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुरूप उपयुक्त कार्रवाई की जाएगी।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./06/17]

अनलग्नक - I (क)

वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) पर लाइसेंस आधार पर 10 साल की अवधि के लिए यॉट (लघु-आकार) के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण
के लिए लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्रमसं.	विवरण	अपने संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा प्राक्कलन दिनांक 05-12-2016		प्राधिकरण द्वारा विचारित
		(पूरा वर्ष)	(पूरा वर्ष)	
I	इष्टतम क्षमता			
	यॉट (नौका-छोटा आकार) की वहन क्षमता:			
(i).	अनुमानित ट्रिप की संख्या (ट्रिप/दिन)	8	8	8
(ii).	यॉट (नौका-छोटा आकार) की वहन क्षमता (व्यक्ति/ट्रिप)	8	8	8
(iii).	इष्टतम क्षमता - यॉट (नौका-छोटा आकार)	16,352	16,352	(8 ट्रिप/दिन*8व्यक्ति/ट्रिप*365 दिन *70% उपयोग)
II	एक यॉट की पूंजी लागत	लाख रूपयों में	लाख रूपयों में	
(क).	नौकाओं की संख्या	36.25	36.25	
(ख).	विविध लागत @ 5%	1.81	1.81	(5% * रु. 36.25 लाख)
(ग).	कुल पूंजी लागत (क+ख)	38.06	38.06	(5% * रु. 36.25 लाख)
III	प्रचालन लागत	लाख रूपयों में	लाख रूपयों में	
(क).	तेलीय ईंधन लागत	43.21	46.55	(2044 घंटे* 32.5 लि/घंटा*रु. .65.04/यूनिट)
				(2044 घंटे* 32.5 लिटर/घंटा * रु. 70.07/यूनिट)

(ख).	मरम्मत एवं रखरखाव		
(i).	यांत्रिक परिसंपत्तियां	2.66	2.66
(ग).	बीमा	(7% * रु. 152.25 लाख)	(7% * रु. 38.06 लाख)
(घ).	मूल्यहासः	0.38	0.38
(i).	मैकनिकल और उपकरणों की लागत	(1% * रु. 152.25 लाख)	(1% * रु. 38.06 लाख)
(इ).	पानी सामने क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क	2.41 (6.33% * रु. 38.06 लाख)	2.41 (6.33% * रु. 38.06 लाख)
(च).	अन्य व्यय	0.05	0.05
	कुल प्रचालन लागत	(25 वर्गमीटर* रु. 362.76/वर्ग मीटर*50%)	(25 वर्ग मीटर *रु. 362.76/वर्ग मीटर*50%)
IV	वार्षिक राजस्व आवश्यकता और प्रस्तावित प्रहस्तन दर	1.90	1.90
(.)	वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर)	(5% * रु. 152.25 लाख)	(5% * रु. 152.25 लाख)
(क)	(मैं)। कुल परिचालन लागत	50.60	53.95
	(ii)। कार्यरत @ 16% पूँजी पर प्रतिफल	6.09	6.09
	(iii)। कुल राजस्व आवश्यकता	56.69	60.04
(ख).	इष्टतम क्षमता (यात्रियों)	16,352	16,352
(ग).	प्रति घंटे की यात्रा के प्रति यात्री प्रति टैरिफ (रु. में) (रुपया में पूर्णांकित)	394.00	417.00
	(मैं)। व्यस्त मौसम में	236.00	250.00
	(ii)। सूखे मौसम में		

परिकलन

वीओवीपीटी के दिनांक 5 दिसंबर 2016 के संशोधित प्रस्ताव में दरें

ईष्टतम क्षमता		16,352
अनुकूल अवधि के दौरान आकलित ईष्टतम क्षमता @ 70%	16352*70%	11,446
कमज़ोर अवधि के दौरान आकलित ईष्टतम क्षमता @ 30%	16352*30%	4,906
आकलित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	लाख रुपयों में	56.69
अति व्यस्त अवधि के दौरान कमज़ोर अवधि के लिए 40 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क	रुपयों में	394
प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति यात्री		
$11446 \times + (4906 \times 60\%) = \text{रु. } 60.04 \text{ लाख } 14390 \times = \text{रु. } 60.04 \text{ लाख}$		
$\times (\text{व्यस्त अवधि के दौरान}) = \text{रु. } 60.04 \text{ लाख}/14390 = \text{रु. } 394 \text{ प्रति यात्री}$		
कमज़ोर अवधि के दौरान प्रशुल्क प्रति यात्री	(रु. 394/-	
* 60%)	रुपयों में	236

प्राधिकरण द्वारा आशोधित दर

ईष्टतम क्षमता		16,352
अनुकूल अवधि के दौरान आकलित ईष्टतम क्षमता @ 70%	16352*70%	11,446

सामान्य अवधि के दौरान आकलित ईष्टतम क्षमता @ 30% आकलित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) अति व्यस्त अवधि के दौरान कमज़ोर अवधि केलिए 40 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति यात्री $1446 \times + (4906 * 60\%) = \text{Rs. } 56.69$ लाख $14390 \times = \text{रु. } 56.69$ लाख $\times (\text{व्यस्त अवधि}) = \text{रु. } 56.69 / 14390 = \text{रु. } 417$ प्रति यात्री प्रति फेरा प्रति यात्री प्रति फेरा कमज़ोर अवधि में (रु. 417/- * 60%)	16352*30% लाख रूपए रूपयों में रूपयों में	4,906 60.04 417 250
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------	------------------------------

अनुलग्नक- । (ख)

वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास पर लाइसेंस आधार पर 10 वर्ष की अवधि के लिए नौका(मध्यम आकार) के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरण

(लाख रु.)

क्रम सं.	विवरण	वीओसीपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 दिसंबर 2016 में आकलित दर	प्राधिकरण द्वारा विचारित
		(पूर्ण वर्ष)	(पूर्ण वर्ष)
I	ईष्टतम क्षमता		
	नौका(मध्यम आकार) की प्रहस्तन क्षमता:		
(i).	अनुमानित ट्रिपों की संख्या (ट्रिप/दिन)	8	8
(ii).	नाव की क्षमता को संभालने (व्यक्तियों/यात्रा)	15	15
(iii).	ईष्टतम क्षमता - नौका (यात्री ट्रिप/वार्षिक)	30,660 (8ट्रिप/दिन*15 व्यक्ति/ट्रिप*365 दिन *70% उपयोगिता)	30,660 (8ट्रिप/दिन*15 व्यक्ति/ट्रिप*365 दिन *70% उपयोगिता)
II	एक नौका की पूँजी लागत	लाख रु	लाख रु.
(क).	याँट एक नग	145.00	145.00
(ख).	विविध लागत @ 5%	7.25 (5% * रु. 145.00 लाख)	7.25 (5% * रु. 145.00 लाख)
(ग).	कुल पूँजी लागत (क+ख)	152.25	152.25
III	प्रचालन लागत	लाख रु.	लाख रु.
(क).	ईधन लागत	117.99 (2044 hrs * 88.75 लि./घंटा * रु. 65.04/unit)	127.11 (2044 घंटे* 88.75 लि./घंटा * रु. 70.07/यूनिट)
(ख).	मरम्मत और अनुरक्षण		

(i).	मशीनी परिसंपत्तियां	10.66	10.66
		(7% * Rs 152.25 लाख)	(7% * रु. 152.25 लाख)
(ग).	वीमा	1.52	1.52
		(1% * Rs 152.25 लाख)	(1% * रु. 152.25 लाख)
(घ).	मूल्यद्वास		
(i).	मशीनी उपकरण	9.64	9.64
		(6.33% * रु. 152.25 लाख)	(6.33% * रु. 152.25 लाख)
(च).	किराया (वे-लीव किराया लीज़ किराया के लिए)	0.09	0.05
		(25 वर्गमी.* रु. 362.77/वर्गमी.)	(25 वर्गमीटर* रु. 362.76/वर्गमी.*50%)
(छ).	अन्य व्यय	7.61	7.61
		(5% * रु. 152.25 लाख)	(5% * रु. 152.25 लाख)
(ज).	कुल प्रचालन लागत	147.51	156.59
IV वार्षिक राजस्व मांग और प्रस्तावित प्रहस्तन दर			
(क).	वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)		
	(i). कुल प्रचालन लागत	147.51	156.59
	(ii). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम 16 प्रतिशत	24.36	24.36
	(iii).कुल राजस्व मांग	171.87	180.95
(ख).	इष्टतम क्षमता (यात्री)	30,660	30,660
(ग).	प्रतियात्री/ट्रिप/बंदा प्रशुल्क (रु.) (रु. तक शून्यांतक)		
	(i). कार्य में तेजी के दौर में	637.00	671.00
	(ii).कार्य में मंदी के समय	382.00	403.00

परिकलन:

वीओसीपीटी द्वारा इनके संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 दिसंबर में निकाली गई दर

इष्टतम क्षमता			30,660
तेजी के समय आकलित इष्टतम क्षमता @ 70%	16352*70%		21,462
मंदी के समय आकलित इष्टतम क्षमता @ 30%	16352*30%		9,198
आकलित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	लाख रु.		171.87
तेजी केसमय 40 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क लेने के पश्चात प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति यात्री $1462 \times + (9198 \times 60\% \times) = \text{रु. } 171.87$ लाख $26981 \times = \text{रु. } 171.87$ लाख	रुपये		637
171.87 लाख \times (तेजी की अवधि) = रु. 171.87 लाख/26981 = रु. 637 प्रति यात्री प्रति ट्रिप			
मंदी के समय प्रशुल्क प्रति यात्री	(रु. 637/- * 60%)	लाख रु.	382

प्राधिकरण द्वारा आकलित आशोधित दर

इष्टतम क्षमता		0,660
व्यस्त मौसम में अनुमानित अधिकतम क्षमता @ 70%	16352*70%	21,462
लीन सीजन @ 30% में अनुमानित इष्टतम क्षमता	16352*30%	9,198
अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर	लाख रु.	180.95
मंदी के सीजन के लिए 40% रियायती दर पर प्रशुल्क करने के बाद व्यस्त मौसम में	लाख रु.	671
प्रति यात्री प्रस्तावित टैरिफ $21462 \times + (9198 * 60\%) = \text{रु. } 180.95$ लाख		
26981 $\times = \text{रु. } 180.95$ लाख \times (तेजी के समय) = $\text{रु. } 180.95$ लाख/26981 =		
रु. 671 प्रति यात्री/ट्रिप		
(रु. 671/- * 60%)	लाख रु.	403

अनुलग्नक - II

श्री.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

यॉट (लघु आकार) और नौका (मध्यम आकार) से मनोरंजन यात्रा प्रभार के लिए संदर्भ प्रशुल्क

अध्याय 1 – परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1. परिभाषाएं

इन दरमानों में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- “पत्तन” का अभिप्राय है- वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास
- “प्रति दिन” का अभिप्राय है – एक कैलेंडर दिवस या उसका कोई भाग
- “यॉट” का अर्थ है लघु नौका ।
- “नौका” का अभिप्राय मध्यम आकार नौका से है।
- “ट्रिप” का अभिप्राय यॉट/या नौका के माध्यम से एक घंटे की सेवा ।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i). विलंबित अदायगियों/वापसियों पर ब्याज :

- (क). उपयोक्ता, इन दरमानों के तहत विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ख). इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक भी विलंबित वापसियों पर ब्याज देगा। दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग). धन वापसी में देरी सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।
- (घ). उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की शिनी, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अनुसार प्रभार का भुगतान सेवाएं लेने से पहले करने का उल्लेख किया गया है और/या दत्त दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है
- (इ). हिसाब किये गये सभी किराये/भाड़े को प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्च रूपये तक शुन्यान्त किया जायेगा।
- (ट्र). जब तक धन वापसी की राशि रूपये 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, यदि रियायतग्राही को देय राशि रूपये 100/- से कम बनती है तो लाईसेंस धारक कोई पूरक बिल या अंडर चार्ज-बिल प्रस्तुत नहीं करेगा।
- (क). दरों के पैमाने में निर्धारित दरों अधिकतम सीमा स्तर है, इसी प्रकार छूट गृहमूल स्तरों पर है। लाईसेंसधारक अगर यह चाहे तो निम्न दरों पर चार्ज कर सकती है या/उच्च छूट की अनुमति दे सकती है।
- (ख). लाईसेंस धारक दरों के पैमाने में निर्धारित दरों के इन्टेमाल को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को अगर यह चाहे तो तर्कसंगत कर सकता है, अगर यह तर्क संगति प्रति यूनिट दर में उपभोक्ता को राहत देती है व दरों के पैमाने में निर्धारित यूनिट दरें उपरी सीमा को पार नहीं करती।

यह इस शर्त पर है टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर या ऐसी कमतर दरों को लागू किए जाने और बाद में किए जाने वाले / परिवर्तनों को शासित करने वाली शर्तें सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, वशर्तें कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।

(व). प्रचालक के कारण होने वाली अनावश्यक देरी के लिए उपयोक्ता को कोई प्रभार का भुगतान नहीं करना होगा।

2.1. मंदी के समय मनोरंजन यात्रा प्रभार

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति व्यक्ति (रुपयों में)
1	यॉट (लघु आकार)	250.00
2	नौका (मध्यम आकार)	403.00

2.2. तेजी के समय मनोरंजन यात्रा प्रभार

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति व्यक्ति (रुपयों में)
1	यॉट (लघु आकार)	417
2	नौका (मध्यम आकार)	671

नोट:

यह प्रशुल्क दर प्रस्तावित मरीना स्थान से 1 घंटे की मनोरंजन यात्रा के लिए है।

3. सामान्य नोट:

- (i). प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii). वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। संदर्भ प्रशुल्क, 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा। तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (जो यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii). प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संभ्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv). प्रस्ताव के प्राप्त होने के 7 दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v). लाइसेंस धारक द्वारा, पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने की स्थिति में प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii). कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ उदाहरण के तौर पर संलग्न "परिशिष्ट" के अनुसार होगा।
- (viii). प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक - III

कार्य-निष्पादन मानक

लाइसेंसधारक, लाइसेंस प्रदाता को विना किसी शर्त प्रत्येक मद के अर्थात् यॉट (लघु आकार) और नौका(मध्यम आकार) की न्यूनतम 90 प्रतिशत उपलब्धता कि गारंटी देगा। यह उपलब्धता अर्थात् यॉट (लघु आकार) और नौका(मध्यम आकार) प्रत्येक मद के लिए परिकलित की जाएगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th March, 2017

No. TAMP/61/2016-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of reference tariff for Pleasure Yacht and for Boat as part of development of Marina on license basis for a period of 10 years on revenue share mode at VOCPT as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/61/2016-VOCPT

V. O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 8th day of February 2017)

This case relates to a proposal dated 29 September 2016 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff fixation for Pleasure Yacht and Boat as part of development of Marina on license basis for a period of 10 years on revenue share mode at VOCPT.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 9 September 2013 has issued Revised 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' as a policy directive under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 9 September 2013. In compliance of the policy directive issued by the (MOS), the said Guidelines were notified in the Gazette of India. The said Guidelines were made effective 9 September 2013.

2.2. Clause 2.2 of the said revised Tariff Guidelines of 2013, which is relevant, is reproduced below:

"The Reference Tariff ("the Reference Tariff") for each commodity/category of commodities and each service/category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and "Performance Standards". The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. While adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt."

3. The main submissions made by the VOCPT in the proposal are summarized below:

- (i). The port has proposed for the Development of Marina at Tuticorin under license basis for a period of 10 years on Revenue share mode to develop Tuticorin area as a tourism centre. Marina in India is also a new initiative in tourism segment being promoted by Tourism Department and Port Authority. This will promote Tuticorin as a tourism centre in South Tamil Nadu by creating recreation facilities for the General public, Port employees, Local population and National & International tourists. Domestic tourists may travel by sea route and halt at Tuticorin to visit other places such as Madurai, Rameswaram, Thiruchendur and Kanyakumari. This tourist attraction will create awareness about V.O. Chidambaranar Port facilities and for the development of Trade and shipping activities towards the growth of Port. Hence, the Port proposes for the project of Development of Marina.
- (ii). The site proposed for development of Marina is near Roche park and belongs to V.O. Chidambaranar Port. This facility won't cause any adverse impact on the existing ecosystem and environment, avoids any hampering to the natural flow condition at the proposed area.
- (iii). This facility will enhance effective use of the waterfront in possession of the Port and will have socio-economic impacts on the hinterland by employment generation directly and indirectly. Due to the close proximity to the International sailing circuit, the port can also function as an intermediate stopover for the yachts travelling from Far-East and Europe. Having the above sizeable potential tourist market as well as local population in and around Tuticorin, calls for recreational facilities in the form of marina to meet basic requirements of yacht users as well as tourists halting at Tuticorin while commuting between Rameshwaram to Trichendur. To intercept the moving domestic & international traffic— both onshore and offshore, a powerful interceptor in the form of marina along with its allied services of recreational propositions and facilities has been envisaged by VOCPT. Thus, port has proposed the development of a Marina at Tuticorin under DBFOT mode to develop Tuticorin area as a tourism centre.

(iv). **Facility planned:**

The facility proposed in this project envisages off-shore facilities like pleasure trips and on-shore facilities like Museum, Floating resorts, shopping arcades and Floating restaurants planned at floating pontoon structure with guide piles.

- (a). Pleasure trips: Passenger crafts will operate pleasure trips to religious & tourist locations. Customers can also avail eco-tourism to islands off Tuticorin coast through different sized yachts and ships.
- (b). Museum: The Maritime Museum which specializes the display of objects relating to ships and travel on large bodies of water.
- (c). Floating resorts: Floating Villas/Suits. Accommodation to guests/visitors and tourists could be provided in the floating villas which will be a different experience altogether for the tourists availing the facility.
- (d). Floating restaurants: The clients could be provided with an amazing feel of eating out right in the middle of waters in a floating restaurant.

In addition to the above recreation facilities, Admin building, Cloak room, Toilets, Bathrooms, Shops & Security rooms will be envisaged.

(v). **Physical Features of facility to be developed:**

The following facilities are proposed to be developed in the proposed Marina Project:-

- (a). Boat handling berth.
- (b). Facility Pontoon.
 - (i). Concrete Pontoon for Museum, restaurant and shopping arcade.
- (c). Museum – Pota cabin system with hall, display and control office.
 - (i). Artifacts.
- (d). Shopping arcade - (container Pota cabin with air conditioned system)
- (e). Multi cuisine Restaurant.
- (f). Floating resort.
 - (i). Walkway pontoon.
- (g). Yacht (Small Size) – 02 Nos.
- (h). Boat (Medium Size) – 02 Nos.
- (i). Power distribution system.
- (j). Misc. items.

The approximate cost of the Project works out to ₹37.315 Crores.

4.1. The VOCPT has proposed the tariff only for use of Yacht (Small Size) and Boat (Medium size) and accordingly, proposed the tariff for the Yacht (Small Size) and Boat (Medium size) for two seasons i.e., Lean season and Busy season.

4.2. The working details of the Reference Tariff and Performance Standards as proposed by VOCPT in its letter dated 29 September 2016 are given below:

(i). **Optimal Capacity:**

- (a). As per the budgetary offer, the capacity of Yacht(small size) is 8 persons per trip and capacity of Boat (Medium size) is 15 persons per trip.
- (b). Tariff is calculated for 2 seasons. i.e., Lean season w.e.f. October to March (182 days in a year) and busy season w.e.f. April to September (183 days in a year).
- (c). Number of trips to be performed is assumed as 8 Trips/day during lean season and 10 trips/day during busy season which depend upon the number of visitors availing the envisaged facilities. This will be the optimum utilisation of marine services.
- (d). The calculation of the Optimal capacity (Optimal utilisation as per Feasibility Report) is as given below:

Sl. No.	Particulars	Workings	Estimates
(i). <u>Yachts during lean season:</u>			
(a).	182 days/Year * 0.7 of utilisation (In terms of days) Attributable to 6 months	182 days* 0.7	127.00 days
(b).	8 trips/day* 182 days * 0.7 utilisation (In terms of trips) - Assuming 8 trips/day and 70% utilization factor in six months	8*182*0.7	1,019.00 trips

(c).	Assuming 8 persons/trip*8 trips/day*182 days*0.7 UF	8*8*182*0.7	8,154.00 persons
(ii).	<u>Yachts during busy season (Festive Season)</u>		
(a).	183 days/Year * 0.7 of utilisation (In terms of days) Attributable to 6 months	183 days* 0.7	128.00 days
(b).	10 trips/day* 183 days * 0.7 utilisation (In terms of trips) - Assuming 10 trips/day and 70% utilization factor in six months	10*183*0.7	1,281.00 trips
(c).	Assuming 8 persons/trip*0.7 utilisation factor* 10 trips/day * 183 days*0.7 UF	8*10*183*0.7	10,248.00 persons
(iii).	<u>Boats during Lean Season:</u>		
(a).	182 days/Year * 0.7 of utilisation (In terms of days) Attributable to six months	182 days* 0.7	127.00 days
(b).	8 trips/day* 182 days * 0.7 utilisation (In terms of trips)- Assuming 8 trips/day and 70% utilisation factor in a year	8*182*0.7	1,019.00 trips
(c).	Assuming 15 persons/trip*8 trips/day*182 days*0.7 UF	15*8*182*0.7	15,288.00 persons
(iv).	<u>Boats during Busy Season:</u>		
(a).	183 days/Year * 0.7 of utilisation (In terms of days) Attributable to six months	183 days* 0.7	128.00 days
(b).	10 trips/day* 183 days * 0.7 utilisation (In terms of trips)- Assuming 10 trips/day and 70% utilisation factor in a year	10*183*0.7	1,281.00 trips
(c).	Assuming 15 persons/trip* 10 trips/day*183 days*0.7 UF	15*10*183*0.7	19,215.00 persons

(ii). **Capital Cost:**

(a). Feasibility Report has been obtained from M/s.i-maritime Consultancy Pvt. Ltd., Mumbai for the facility planning. The consultancy firm has proposed three alternative plans. Out of the three plans, the second alternative plan for the total cost of ₹33.69 crores which is inclusive of IDC @ 6.75% is considered for the facilities proposed. The cost of pleasure boats was considered based on the average budgetary offers received from two firms. Two types of pleasure boats i.e., two number of Yachts & two number of Medium size boats considered are as given below:

Sl. No.	Type of vessel	Qty considered for deployment	Estimate for 2 nos. of Boat and 2 nos. of yacht
1	Yacht (Small size)	02 Nos.	₹72.50 lakhs
2	Boat (Medium size)	02 Nos.	₹290.00 lakhs
Total Cost			₹362.50 lakhs

(b). By considering the above, the total cost estimated for the project is worked out as under:

Sl. No.	Particulars	Estimate
(i).	Project cost as per feasibility report	33.690 crores
(ii).	Cost of Yachts/Boats	3.625 crores
(iii).	Total cost of the Project	37.315 crores

(iii). The VOCPT has stated that based on the budgetary offer of M/s. i-maritime consultancy Pvt. Ltd, Mumbai, cost of civil works is considered as ₹1,58,35,000 and Cost of Mechanical works and electrical works proposed is ₹1,55,00,000. The break up for the Mechanical & Electrical work cost is given below:

Sl. No.	Particulars	(Amt in ₹)
I.	Mechanical Works	
(a).	Water pump and pipe line	15,00,000.00
(b).	STP Incl Sewage collection tank & pipeline	25,00,000.00
(c).	Fire fighting arrangement incl fire pumps	50,00,000.00
Total		90,00,000.00
II.	Electrical Works:	
	Power distribution system	30,00,000.00
	Lighting system	15,00,000.00
	D.G.Set	20,00,000.00
Total		65,00,000.00
Grand Total (I + II)		1,55,00,000.00

(iv). The port has, however, not included the Civil Cost of ₹1.58 crores and ₹1.55 crores toward mechanical and equipment cost for arriving at the proposed reference tariff. Capital Cost including 5% miscellaneous cost finally considered by the port for arriving at the proposed reference tariff for 1 Medium size Boat and 1 small yacht is given below:

Sl. No.	Particulars	Workings	(₹ in Lakhs)
(i).	Yachts during lean season: Capital Cost of the project [₹36.25] *1.05 (Misc. Cost) [50% for 6 months] Attributable to lean season		19.03
(ii).	Yachts during Busy Season (Festive Season): Capital Cost of the project (₹ Lakhs) [₹36.25] *1.05 (Misc. Cost) [50% for 6 months] Attributable to busy season	36.25*1.05*50%	19.03
(iii).	Boats during Lean Season: Capital Cost of the project [₹145] *1.05 (Misc. Cost) [50% for 6 months] Attributable to lean season	145*1.05*50%	76.00
(iv).	Boats during Busy Season: Capital Cost of the project [₹145] *1.05 (Misc. Cost) [50% for 6 months] Attributable to busy season	145*1.05*50%	76.00
	Total Capital Cost of 1 no. of Boat and 1 no. of yacht including 5% Miscellaneous Capital Cost		190.06

(v). **Operating Cost:**

(a). Yachts during Lean Season:

Sl. No.	Particulars	Workings	(₹ in Lakhs)
1	Power Cost		-
2	Fuel Cost		
(a)	Fuel cost for Yachts (Small size) - Petrol :	1019 Hrs*32.5 ltrs/Hr *	21.54

		₹65.04*1No	
3	Repairs & Maintenance cost		
3(a)	7% on total cost of Mech & Elect works (₹36.25 Lakhs)	36.25*7% [For 6 months]	1.27
4	Insurance (1% on capital cost)	38*1%*50%	0.10
5	Depreciation		
5(a)	6.33% on total cost of Mech & Elect Works (₹36.25 Lakhs)	As per norms prescribed in Companies Act	1.15
6	Rent (License Fee)		
(a)	For the Water Front Area - way leave charges	100 sqmtr* ₹362.77 per sqmtr per annum [for 6 months]	0.09
7	Other Expenses	5% of Gross fixed Asset Value [for 6 months]	0.48
		Total (1) to (7)	24.71*

[These appears to be arithmetical error. It comes to ₹24.63 crores]*

(b). Yachts during Busy Season (Festive Season):

Sl. No.	Particulars	Workings	(₹ in Lakhs)
1	Power Cost		
2	Fuel Cost		
(a)	Fuel cost for Yachts (Small size) - Petrol :	1281 Hrs*32.5 ltrs/Hr * ₹65.04*1No	27.08
3	Repairs & Maintenance cost		
(a)	7% on total cost of Mech & Elect works (₹36.25 Lakhs)	36.25*7% [for 6 months]	1.27
4	Insurance (1% on capital cost)	38*1%*50%	0.19
5	Depreciation		
	6.33 % on total cost of Mech & Elect works (₹36.25 Lakhs)	36.25*6.33% [for 6 months] As per norms prescribed in Companies Act	1.15
6	Rent (License Fee)		
(a)	For the Water Front area-way leave charges	100sqmtr* ₹362.77 per sqmtr per annum [for 6 months]	0.09
7	Other Expenses	5% of Gross fixed Asset Value [for 6 months]	0.48
		Total (1) to (7)	30.34*

[These appears to be arithmetical error. It comes to ₹30.26 crores]*

(c). Boats during Lean Season:

Sl. No.	Particulars	Workings	(₹ in Lakhs)
1	Power Cost		-
2	Fuel Cost		
(a)	Fuel cost for Boat (Medium size) - Petrol:	1019 Hrs * 88.75 Ltr/Hr * ₹65.04*1No	58.82
3	Repairs & Maintenance cost		
(a)	7 % on total cost of Mech & Elect works (₹145 Lakhs)	145*7% [for 6 months]	5.08
4	Insurance (1% on capital cost)	152*1%*50%	0.76
5	Depreciation		
	6.33 % on total cost of Mech & Elect works (₹145 Lakhs)	145*6.33% [for 6 months] As per norms prescribed	4.59

		in Companies Act	
6	Rent (License Fee)		
	Water Front area	-	-
(a)	For the Water front area - way leave charges	100 sqmtr* ₹362.77 per sqmtr per annum [for 6 months]	0.09
7	Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value [for 6 months]	1.90
		Total (1) to (7)	71.33*

[* These appears to be arithmetical error. It comes to ₹71.24 crores]

(d). Boats during Busy Season:

Sl. No.	Particulars	Workings	(₹ in Lakhs)
1	Power Cost		
2	Fuel Cost		
(a)	Fuel cost for Boat (Medium size)- Petrol:	1281Hrs*88.75Ltr/Hr*₹65 .04*1No	73.94
3	Repairs & Maintenance cost		
(a)	7% on total cost of Mech & Elect works (₹145 Lakhs) [for 6 months]	145*7% [for 6 months]	5.08
4	Insurance (1% on capital cost)	152*1%*50%	0.76
5	Depreciation		
	6.33 % on total cost of Mech & Elect works (₹145 Lakhs)	145*6.33% [for 6 months] As per norms prescribed in Companies Act	4.59
6	Rent (License Fee)		
(a)	For the Water front area-way leave charges	100 sqmtr* ₹362.77 per sqmtr per annum [for 6 months]	0.09
7	Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value [for 6 months]	1.90
		Total (1) to (7)	86.45*

[* These appears to be arithmetical error. It comes to ₹86.36 crores]

(e). **Lease Rent:**

The approximate area of 7552 Sq. Mtrs proposed for reclamation to create recreation facilities which comes under commercial category. The marine services to be developed for accommodating the Yachts & Boats may require 100 Sq. Mtrs of facility pontoon only. Hence ₹362.77 per Sq.mtr as per Estate rental of VOCPT for the period 2015-16 is taken for calculating the lease rent for the reclaimed area in which the marine facilities are to be envisaged.

Total area	= 100 Sq.Mtr
Total lease rent	= 100 Sq.Mtr x ₹362.77 per Sq.mtr
	= ₹36,277/- per Annum

The lease rent will be ₹36,277 (Rupees Thirty six thousand two hundred and seventy seven only) per annum towards the license fee for the area occupying by the Yachts and Boats

deployed for creating the facilities at the prevailing rate prescribed in the Port's estate Lease rent under commercial category @ ₹362.77 Sq. mtr plus Pension Fund levy @ 6.50%.

(vi). The return on capital employed is estimated at 16% on the Capital Cost.
 (vii). Accordingly, the revenue requirement estimated by VOCPT is as follows:
 6 months for lean season and 6 months for busy season:

Sl. No.	Particulars	(₹ in Lakhs)
I.	Yachts during lean season:	
(i).	ROCE @ 16%	3.05
(ii).	Operating cost	24.71
(iii).	Total Revenue Requirement	27.76
II.	Yachts during Busy Season (Festive Season):	
(i).	ROCE @ 16%	3.05
(ii).	Operating cost	30.34
(iii).	Total Revenue Requirement	33.39
III.	Boats during Lean Season:	
(i).	ROCE @ 16%	12.18
(ii).	Operating cost	71.33
(iii).	Total Revenue Requirement	83.51
IV.	Boats during Busy Season:	
(i).	ROCE @ 16%	12.18
(ii).	Operating cost	86.45
(iii).	Total Revenue Requirement	98.63

(viii). (a). Proposed Pleasure Trip Charges for Yacht & Small Boat during lean season: (Tariff/person by assuming 8 trips/day).

Sl. No.	Type of Vessel	Rate Per Person in ₹	Workings
1	Yacht	339	₹27.75 lakhs/8154 persons
2	Boat (Small Size)	546	₹83.51 lakhs/15288 persons

(b). Proposed pleasure trip charges for Yacht & small boat services by considering 0.7 utilisation factor during busy season: (Festive season) (Tariff/person by assuming 10 trips/day).

Sl. No.	Type of vessel	Rate per person in ₹	Workings
1	Yacht	325	₹33.39 lakhs/10248 persons
2	Boat (Small size)	513.31	₹98.63 lakhs/19215 persons

Note:

1. The Tariff rate is proposed for pleasure trips from the proposed Marina site for a trip of 1 Hr.

2. No. of trips/day is assumed as 8 trips/day during lean season and 10 trips/day during busy (Festive) season.

(ix). **Performance Standards:**

The licensee shall meet the following Performance standards:

Minimum Guaranteed Availability Percentage:

The Licensee shall unconditionally guarantee the Lessor the minimum guaranteed availability to be made available each facility envisaged in the Marina project not less than 90% in every month. The availability shall be calculated for the entire facility envisaged in the Marina Project.

5. The VOCPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR), performance standard and Feasibility Report along with its proposal dated 29 September 2016. The VOCPT has also forwarded the list of users and prospective bidders containing 31 users along with address and contact details.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the VOCPT proposal dated 29 September 2016 was forwarded to the concerned users and prospective bidders (as forwarded by VOCPT) for their comments. None of the users/user association/prospective bidders have furnished their comments except M/s.RAADS Marine, prospective bidder. The comments received from the M/s.RAADS Marine vide its email dated 3 November 2016 was forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT vide its letter dated 5 December 2016 has furnished its reply on comments of the M/s.RAADS Marine, prospective bidder.

7. A joint hearing in this case was held on 1 November 2016 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/organisation bodies/prospective bidders have made their submissions.

8.1. As agreed at the joint hearing, the VOCPT was requested vide our letter dated 10 November 2016 to revise its proposal and submit its revised proposal by 8 November 2016 as well as forward it to users/user associations and prospective Bidders to furnish their comments.

8.2. With reference to the first of point of action referred above at para 8.1, the VOCPT has, vide its letter dated 5 December 2016 forwarded its revised proposal which is brought out in subsequent paragraphs.

8.3. With reference to the second of point of action referred above at para 8.1, the VOCPT has, vide its letter dated 21 December 2016 confirmed that the revised proposal has been forwarded to the users/user associations and prospective bidders on 15 December 2016 for their comments with a request to forward the comments to this Authority and VOCPT by 26 December 2016.

9.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, it was observed that there are certain information gaps/deficiency in the proposal of VOCPT. The VOCPT was, therefore, vide our letter dated 7 November 2016 requested to furnish requisite information/clarification by 11 November 2016.

9.2. The VOCPT has, vide its letter dated 5 December 2016, 28 December 2016 and 2 January 2017 furnished its response to the additional information/clarification sought by us vide our letter dated 7 November 2016. The summary of the additional information/clarification sought by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Additional information/clarification sought by us	Reply furnished by VOCPT
1.	<u>General</u>	
(i).	The VOCPT has stated in its proposal that the Board of Trustees of VOCPT accorded approval for the project in reference in the Board Meeting held on 12 July 2016. The VOCPT is, therefore, requested to forward a copy of Board Resolution approving the subject proposal.	Copy of the Board resolution is furnished.
(ii).	(a). As per the Feasibility Report, the project of VOCPT envisages off-shore facilities like pleasure trips, Museum, Floating Resorts and Floating Restaurants at a total capital cost estimated at ₹33.69 crores including 6.75% of Interest During Construction (IDC). It is, however, seen that the said capital cost does not include capital cost for Pleasure yachts and Boats. Hence, please explain the relevance of the Feasibility Report attached to the proposal.	The feasibility report is attached as per the procedure of TAMP to ascertain the details of project facilities. However, the proposal is for fixing tariff, for the facilities of yachts & boats which are coming under the ambit of TAMP. Hence, the capital cost of pleasure boats & Yachts only are considered.
	(b). It is noted that the VOCPT has sought upfront tariff only for providing pleasure yachts and boats. Please indicate the tariff arrangement for the other facilities envisaged in the project.	Based on the TAMP letter No. TAMP/15/2016-VOCPT Dated: 23.02.2016, this Port has sought for fixation of up front tariff only for providing pleasure trips through yachts and boats. (Annexure-'B').

		The tariff for the other facilities will be fixed by the licensee in consultation with the Port authority.
2.	<u>Optimal capacity:</u>	<p>The VOCPT has stated that the capacity of Yacht (small size) and Boat (Medium size) is at 8 persons per trip and 15 persons per trip respectively and number of trips is considered at 8 trips/day during lean season and 10 trips/day during busy season and the duration of trip is 1 Hour. The Feasibility Report does not mention about the above parameters considered by VOCPT in the calculation of optimal capacity. Please explain the basis for arriving at the no. of trips, no. of persons and no. of Yacht and Boat.</p>
3.	<u>Capital Cost:</u>	<p>(i). The documentary evidence furnished by the VOCPT in support of capital cost considered for each of the Yacht (small size) and Boat (Medium size) of M/s.Infoship Marine is ₹35 lakhs and ₹150 lakhs respectively and with reference to other budgetary offer of M/s.Mahindra Marine Pvt. Limited is ₹35 lakh to ₹40 lakh and ₹130 lakh to ₹150 lakh for each of the Yacht (small size) and Boat (Medium size). However, the VOCPT has considered the capital cost of the Yacht (small size) and Boat (Medium size) at ₹36.25 lakhs and ₹145 lakhs respectively for each of this item. There is slight mismatch in the figures considered by VOCPT. The reasons for slight mismatch in the capex considered by VOCPT may please be explained.</p> <p>(ii). The proposal of VOCPT states that marine services to be developed for accommodating Yachts and Boats will require 100 sq. mtr of facility of pontoon only. Further, from page 157 of the Feasibility Report, it is seen that, the project cost includes ₹2.70 crores towards Boat Handling Berthing facility comprising of various civil works relating to Boat Berthing facility. However, the VOCPT has not considered any capital expenditure towards civil and mechanical for the pontoon facility and Boat berthing cost. The reasons for the same may please be explained. If the VOCPT envisages yachts and boats to avail the pontoon facility and boat berthing facility envisaged in the project for embarking/disembarking of passengers, the same falls under list of services in Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 and the ibid Act mandates TAMP to fix tariff for the same. The VOCPT may examine its proposal in the light of the above position in the statute and consider to propose tariff for the same.</p>
4.	<u>Operating Cost:</u>	
(i).	There are no norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff for yachts and boats. The VOCPT to, therefore,	Since, the Yachts and boats are mechanical equipments envisaged in this project, the factors of repairs and maintenance at 7%, insurance at 1% and other expenses

	clarify the basis for estimating the operating cost i.e. repairs and maintenance at 7%, insurance at 1% and other expenses at 5% of the gross value of assets and also justify the adoption of these factors if they are adopted from the norms prescribed in 2008 guidelines.	at 5% of the gross value of assets as applicable for the above mechanical equipment as per the TAMP guidelines are considered. The other operating costs are proposed as per the standard norms in the cost statement for fixation of Tariff as per TAMP Guidelines 2008.
(ii).	<u>Fuel cost:</u>	
	(a). Explain the basis of considering the fuel consumption for Yacht (small size) at 32.5 ltrs/Hour and 88.75 ltrs/Hour for Boat (Medium size).	The fuel consumption of Yacht and Boat have been considered based on the budgetary offers received from 2 firms namely M/s. Infoship Marine & M/s. Mahindra Marine Pvt.
	(b). The VOCPT has considered number of hours as 1019 and 1281 for yachts and boats respectively for estimating fuel cost. From the calculation of optimal capacity, it appears that these figures are number of trips. The VOCPT to examine and indicate the correct position. If these parameters are number of trips, then the VOCPT to confirm that fuel consumption considered at 32.5 ltrs. and 88.75 ltrs. is per trip of yacht and boat respectively.	1 Hour is taken as 1 trip. Fuel consumption for per/hour & per/trip are 32.5 ltrs & 88.75 ltrs for yacht and boat respectively. The VOCPT vide its letter dated 28 December 2016 has mentioned that, both the Yachts and Boats are running on Petrol only. The cost of petrol has been considered based on the data down loaded from Indian oil website dated 15 June 2016 as ₹65.04 per liter.
(iii).	<u>Repairs & Maintenance Cost and Insurance Cost:</u>	
	The VOCPT has considered the capital cost at ₹36.25 lakhs per Yacht (small size) and ₹145 lakhs per Boat (Medium size) for estimation of Repairs & Maintenance cost and insurance cost instead of estimating these expenses on the total capital cost of ₹38.125 lakhs and ₹152.25 lakhs respectively (which includes 5% miscellaneous capital cost). The VOCPT to modify these estimates in the light of the above observation.	In the revised tariff working, the R&M cost @7% and Insurance cost @ 1% provided on the capital cost of ₹38 lakhs and ₹152 lakhs respectively.
(iv).	<u>Depreciation:</u>	
	(a). The VOCPT to confirm whether the depreciation estimated at 6.33% of the capital cost is as per the depreciation rate applicable as per the life norms prescribed in the Companies Act, 2013. Please furnish relevant extract of the Companies Act, 2013 considered by the VOCPT for ease of reference.	The proposed Yachts and boats are similar to Hovercrafts in operation. Hence, depreciation @ 6.33% as per the Rate Chart as per Companies Act, 2013 is considered in the upfront tariff calculation. Copy of the Depreciation Rate Chart as per Companies Act, 2013 is enclosed.
	(b). The VOCPT to modify the estimation of depreciation on total capital cost i.e. ₹38.125 lakhs and ₹152.25 lakhs for yacht and boat respectively instead of ₹36.25 lakhs per Yacht (small size) and ₹145 lakhs per Boat (Medium size) considered by VOCPT	Cost statement for fixation of Tariff application is revised by considering ₹38.125 lakhs and ₹152.25 lakhs for yacht and boat respectively. Revised proposal is submitted.
(v).	<u>Lease rent (License fees):</u>	
	(a). The port is requested to confirm that the lease rent estimated for water front area at ₹362.77/sq.mtr/annum is at 50% of the lease rent applicable for the land abutted to the water front area. The VOCPT is also requested to indicate the lease rent as per the lease rent approved by the Authority and lease rent considered by the VOCPT with the working.	It is confirmed that the lease rent estimated for water front area at ₹362.77/sq.mtr/annum is at 50% of the lease rent applicable for the land abutted to the water front area. Copy of VOCPT- SOR is furnished in support thereof.

	<p>(b). The VOCPT has not estimated any lease rent for the land area. The facility proposed by the VOCPT will involve embarking/disembarking of passengers from pleasure yachts and boats. Hence, the VOCPT may consider to include relevant capital cost and operating cost as well while seeking upfront tariff approval from TAMP.</p>	<p>The lease rent for the land area to be developed for the on- shore recreation facility is considered in the tender document.</p> <p>The tariff fixation for the other facilities except yachts and boats, viz., Musium, Floating Restaurant and shopping malls, the TAMP instructed vide letter dated- 23.02.2016, the Port may levy relevant license fee for land area and water front area.</p> <p>Hence, the proposal was submitted for fixation of tariff for yachts and small boats.</p>
(vi).	Proposed SOR:	
	<p>(a). The basis for defining the term "Trip" as service through yachts/boats for 1 hour to be explained.</p>	Trips may be considered in multiple of Hours for the service through yachts/boats as incorporated in 2.1 (v) of SOR.
	<p>(b). The general note that users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Marine operator which is uniformly prescribed in the SOR of all Major Ports and also in Upfront tariff fixation needs to be incorporated in the proposed SOR.</p>	Incorporated in the revised proposal in 2.2 (v).
	<p>(c). The proposed SOR does not prescribe some of the general conditions like status of vessel as borne out in the certification to be the deciding factor whether vessel is foreign-going or coastal, system of classification of vessel as foreign-going or coastal. The VOCPT is requested to clarify the reasons for not incorporating these general conditions.</p>	Since it is not relevant to this proposal, the same may be admitted by the Authority.
	<p>(d). A general note governing application of Wholesale Price Index (WPI) based on indexation factor needs to be prescribed in the proposed draft Scale of Rates.</p>	Wholesale Price Index (WPI) based on indexation factor is prescribed in the proposed draft Scale of Rates.
	<p>(e). (i). The type of vessel mentioned in the proposed SOR is Yacht and Boat (Small size) as against Yacht (Small size) and Boat (Medium size) considered in the proposal. The VOCPT is, therefore, requested to correct the SOR as Yacht (Small size) and Boat (Medium size) for which upfront tariff calculation is done by the VOCPT.</p> <p>(ii). Definitions for "Yacht (Small size)" and "Boat (Medium size)" may be proposed.</p>	<p>Incorporated in the revised proposal at Sl.No- (iv) & (vi).</p> <p>Incorporated in the revised proposal at Sl.No- (iv) & (vi).</p>

9.3. As stated earlier, the VOCPT has, while furnishing information/clarifications, vide its letter dated 5 December 2016 forwarded its revised proposal. Subsequently, the VOCPT has, vide its email dated 6 January 2017, clarified that 70% of the optimal capacity is assumed to be operated in Busy Season and 30% will be in Lean season. The main modifications made by the VOCPT in its revised proposal are as under:

- (i). (a). For assessing the optimal capacity, port has considered 8 trips/day for both lean and busy seasons instead of 8 trips per day during lean season and 10 trips per day during busy season.
- (b). The optimal capacity and revenue requirement is assessed for the 365 days with 70% optimal utilisation factor as per norms prescribed. The tariff arrived to meet the estimated revenue requirement for the optimal capacity assessed for each boat and yacht is proposed as reference tariff for busy season. 60% thereof is assessed as tariff for lean season, so that the tariff during busy season becomes higher than the tariff proposed for lean season.
- (c). Repairs and Maintenance and depreciation is estimated on total capital cost including Miscellaneous.
- (ii). The port has furnished revised cost statement. The revised optimal capacity, operating cost, revenue requirement and proposed tariff is given below:

(a). Reference Tariff for Yacht:

(₹ in Lakhs)

Cost statement for fixation of Tariff for Yachts			
Sl. No.	Particulars	Workings	Estimates
I	Optimal Utilisation		
	Optimal utilisation as per Feasibility Report		
(a)	365 days/Year * 0.7 of utilisation (In terms of days)	365 days* 0.7	256
(b)	8 trips/day* 365 days * 0.7 utilisation (In terms of trips)- Assuming 8 trips/day and 70% Utilisation Factor	8*365*0.7	2,044
(c)	Assuming 8 persons/trip*8 trips/day*365 days*0.7 UF	8*8*365*0.7	16,352
(d)	Optimal Capacity of passengers by yacht (in persons)		16,352
II	Capital Cost of Yacht (₹ Lakhs) [₹36.25] Miscellaneous Cost 5%		38.00
III	Operating cost		
1	Power Cost		
2	Fuel Cost		
(a)	Fuel cost for Yachts (Small size) - Petrol :	2044 Hrs*32.5 ltrs/Hr*₹65.04* 1No	43.21
3	Repairs & Maintenance cost		
(a)	7% on total cost of Mech & Elect works (₹38 Lakhs)	38*7%	2.66
4	Insurance (1% on capital cost)	38*1%	0.38
5	Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act	
(a)	6.33% on total cost of Mech & Elect works (₹38 Lakhs)	38*6.33%	2.41
6	Rent (License Fee)		
(a)	For the Water Front area - way leave charges	25 sqmtr* ₹362.77 per sqmtr per annum	0.05
7	Other Expenses	5% of Gross fixed Asset Value	1.90
	Total (1) to (7)		50.60
IV	ROCE	16% on capital cost	6.09
V	Annual Revenue Requirement		56.69
	Tariff per trip		3152
	Tariff per person (Busy)		394
	Tariff per person (Lean) [60% of above]		236

Workings for proposed rate:

Optimal Capacity	16352
Optimal Capacity in Busy season @ 70%	11446
Optimal Capacity in Lean season @ 30%	4906
Annual Revenue Requirement (ARR) (₹ in lakhs)	56.69
Proposed tariff per Passenger in Busy season (in Rupees) after capturing 40% concessional tariff for lean season 11446 X + (4906 * 60% X) = ₹ 56.69 lakhs 14390 X = ₹ 56.69 lakhs X (Busy season) = ₹ 56.69 lakhs/14390 = ₹ 394 per passenger per trip	394
Proposed tariff per Passenger in Lean season (in Rupees) (₹ 394/- * 60%)	236

(b). Reference Tariff for calculation for of Boat:

(₹ in Lakhs)

Cost statement for fixation of Tariff for Boats			
S.No.	Particulars	Workings	Estimates
I	Optimal Utilisation		
	Optimal utilisation as per Feasibility Report		
(a)	365 days/Year * 0.7 of utilisation (In terms of days)	365 days* 0.7	256
(b)	8 trips/day* 365 days * 0.7 utilisation (In terms of trips) - Assuming 8 trips/day and 70% utilisation factor	8*365*0.7	2,044
(c)	Assuming 15 persons/trip*8 trips/day*365 days*0.7 utilisation factor	15*8*365*0.7	30,660
(d)	Optimal Capacity of passengers by Boat (In Persons)		30,660
II	Capital Cost of the project (₹ Lakhs) [₹145 Lakhs + Miscellaneous Cost 5%]	145*1.05	152.25
III	Operating cost		
1	Power Cost		
2	Fuel Cost		
(a)	Fuel cost for Petrol operated Boat (Medium size):	2044 Hrs*88.75Ltr/Hr *₹65.04* 1No	117.99
3	Repairs & Maintenance cost		
(a)	7% on total cost of Mech & Elect works (₹152 Lakhs)	152*7%	10.66
4	Insurance (1% on capital cost)	152*1%	1.52
5	Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act	
(a)	6.33% on total cost of Mech & Elect works (₹152 Lakhs)	152*6.33%	9.64
6	Rent (License Fee)		

(a)	For the Water Front area - way leave charges	25 sqmtr* ₹362.77 per sqmtr per annum	0.09
7	Other Expenses	5% of Gross fixed Asset Value	7.61
	Total (1) to (7)		147.51
IV	ROCE	16% on capital cost	24.36
V	Annual Revenue Requirement		171.87
	Tariff per trip		9,555
	Tariff per person (Busy)		637
	Tariff per person (Lean) [60% of above]		382

Workings for proposed rate:

Optimal Capacity	30660
Optimal Capacity in Busy season @ 70%	21462
Optimal Capacity in Lean season @ 30%	9198
Effective Optimal capacity in Busy Season	21462
Effective Optimal capacity in Lean Season @ 60% (9198*60%)	5519
Total Effective Optimal Capacity	26981
Annual Revenue Requirement (ARR) (₹ in lakhs)	171.87
Proposed tariff per Passenger in Busy season (in Rupees) after capturing 40% concessional tariff for lean season	637
21462 X + (9198 * 60% X) = ₹ 171.87 lakhs	
26981 X = ₹ 171.87 lakhs	
X (Busy season) = ₹ 171.87 lakhs/26981 = ₹ 637 per passenger per trip	
Proposed tariff per Passenger in Lean season (in Rupees) (₹ 637/- * 60%)	382

(iii). (a). Proposed Pleasure Trip Charges for Yacht & Small Boat Services during lean season (Tariff/person by assuming 8 trips/day).

Sl. No.	Type of Vessel	Rate Per Person (In ₹)
1	Yacht	236
2	Boat (Small Size)	382

(b). Proposed pleasure trip charges for Yacht & small boat services during busy season: (Festive season) (Tariff/person by assuming 10 trips/day).

Sl. No.	Type of vessel	Rate per person (In ₹)
1	Yacht	394
2	Boat (Small size)	637

Note:

1. The Tariff rate for pleasure trips from the proposed Marina site is for a trip of multiple of Hr.
2. No of trips/day is assumed as 8 trips/day for both Lean and Busy (Festive) season.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal of V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) is to fix reference tariff for Pleasure Yacht and Boat as part of development of Marina on license basis for a period of 10 years on revenue share mode at VOCPT. The port has proposed development of a Marina at Tuticorin on license basis to develop Tuticorin area as a tourism centre by creating recreation facilities for the general public, port employees, national and international tourists. This facility is envisaged to enhance effective use of the waterfront in possession of the Port and expected to have socio-economic impacts on the hinterland by employment generation directly and indirectly. The physical features envisaged in this project include boat handling berth, facility Pontoon, fixed Pontoon for Museum, Restaurant and Shopping arcade, Museum – Pota cabin system with hall, display and control office, Artifacts, Shopping arcade – Pota cabin with air conditioned system, Multi cuisine Restaurant, Floating resort, Walkway pontoon, Yacht (small size) – 2 nos., Boat (medium size) – 2 nos., power distribution system, misc. items. This is the minimum facility for marina. Else it will not look like Marina. Tender is for comprehensive purposes. Licensee should create all basic facilities envisaged in the project. The proposal of VOCPT is limited to fixation of reference tariff for Yacht (Small Size) and Boat (Medium size) to be offered by the licensee at a capital cost of ₹3.63 crores.
- (ii). Before proceeding ahead with analysis of the subject proposal, it is relevant here to state that the VOCPT proposes to collect license fee for land and for water area in respect of other facilities envisaged by the VOCPT for development of Marina as tariff fixation of those items do not fall under the ambit of this Authority. It is seen that from the proposal of VOCPT that for accommodating Boat and Pleasure Yacht a 100 sq. mtrs. pontoon facility is also envisaged. The Feasibility Report for the projects envisages capital cost of ₹2.70 crores towards Boat handling facility but the port has not sought tariff for Boat handling facility. It was, therefore, specifically brought to the notice of the VOCPT that if the VOCPT envisages yachts and boats to avail the pontoon facility and boat berthing facility envisaged in the project for embarking/disembarking of passengers, the same falls under list of services in Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 and the ibid Act mandates this Authority to fix tariff for the same. The VOCPT was, therefore, requested to examine its proposal in the light of the above position in the statute and consider to propose tariff for the same.

In this context, the VOCPT has clarified that the Boat Handling Berthing facility, as indicated in the feasibility report, is a temporary floating structure only. Hence, expenditure towards civil and mechanical for the pontoon facility does not arise.

Since, license fee for waterfront area to be occupied by the pontoon facility is considered in the cost statement for fixation of Tariff, the VOCPT has taken a stand that tariff may not be required for this temporary floating structure.

The VOCPT has reiterated that the Boat Handling facility as indicated in the feasibility report is a temporary floating structure only and the facility is a common facility for accessing the other facilities envisaged in the project.

The water front charge (License fee) for the area to be occupied by the Pontoon is already considered in the tariff fixation statement while arriving at reference for Yacht and Boat. Hence, port has reiterated that tariff proposal is limited for fixing the tariff for the boats and yachts only.

In view of the above categorical position maintained by the VOCPT, this Authority decides to go ahead and fix reference tariff for Pleasure Yacht and Boat as sought by the VOCPT. At one place when sought what will be tariff arrangement for other facilities envisaged for development of Marina for which the port has not sought reference tariff, the port has clarified that tariff for other facilities will be fixed by the Licensee in consultation with the port. In this regard, it is to state the mandate of this Authority is to determine the tariff for list of services stipulated in Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 and for properties belonging to, in possession of and occupation of the Major Port Trust for purposes specified in the Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963. The VOCPT has categorically stated it will collect license fee for land and water area in respect of other land to be allotted and water area allowed to be used for this project.

- (iii). It can be seen from the factual position brought out in the earlier paragraphs that the original proposal filed by VOCPT dated 28 September 2016 has been revised by the port filed under cover of its letter dated 5 December 2016. The VOCPT has responded to the additional information/clarifications sought vide our letter dated 7 November 2016, vide its letters dated 5 December 2016, 28 December 2016 and the last one received vide its letter dated 2 January 2017. The revised proposal filed by VOCPT dated 5 December 2016 along with the information/clarification furnished by VOCPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.
- (iv). (a). Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then

the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

This Authority has not fixed upfront tariff under the tariff guidelines of 2008 in any other Major Port Trust for similar facility viz., Pleasure Yacht and Boat for want of proposal from any other Major Port Trust. Hence, there is no upfront tariff/reference tariff available for VOCPT for adoption. The VOCPT has filed the proposal seeking reference tariff for Pleasure Yacht and Boat following principles of 2008 guidelines. The proposal of the VOCPT has the approval of its Board of Trustees.

(b). On perusing the Feasibility Report for development of Marina, it is seen that capital cost estimated at ₹33.69 crores including interest during Construction period does not include capital cost of Pleasure Yacht and Boat for which VOCPT has approached this Authority seeking reference tariff. When pointed this out, the VOCPT has made a general comment that Feasibility Report was furnished as per the usual procedure to ascertain the details of the project. The Feasibility Report furnished by VOCPT does not serve any purpose for fixation of reference tariff sought by VOCPT as it does not include these two items. However, since the VOCPT has approached this Authority seeking reference tariff for Pleasure Yacht and Boat and proposal is approved by its Board, this Authority is statutorily mandated to provide reference tariff to the port.

(v). Before proceeding ahead with analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and for multipurpose cargo berth. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms/guidelines for fixation of upfront tariff for pleasure trip charges for yachts and boats envisaged by the port in this project.

The port has estimated the optimal capacity of Pleasure Yachts and Boats based on number of trips, number of passenger/trip and adopting 70% utilisation norm prescribed in 2008 guidelines. The operating cost like Repairs & Maintenance Cost is estimated at 7% of the gross value of assets, insurance at 1% and other expenses at 5% on capital cost prescribed adopting the norms prescribed in the 2008 guidelines for iron ore terminal and coal terminal. The yachts and boats are mechanical equipment and hence the norms prescribed for mechanical equipment in the tariff guidelines of 2008 are adopted. None of the prospective bidders/users have made any adverse remark on the approach adopted by the VOCPT. For multipurpose berth, the norms prescribe 5% of gross value whereas for coal and iron ore terminal it is 7%. Recognising that pleasure yacht and boat will be operating in water throughout, it cannot be denied that repairs and maintenance will be on the higher side. In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines and keeping in view that none of the users/user associations/prospective bidders have advanced objections, the approach adopted by VOCPT of adopting the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for iron ore and coal terminal for estimating the above three items of operating cost is relied upon. It is noted that though the port envisages deployment of two Yachts (small size) and two Boats (medium size), for the purpose of reference tariff calculation the port has taken one each in the capital cost, operating cost and ARR.

(vi). Optimal Capacity:

The VOCPT in its original proposal had assessed the optimal capacity for Yacht and Boat separately for two seasons viz., lean season (October to March) and busy season (April to September) of 182 days and 183 days respectively. The annual optimal capacity assessed by the VOCPT for this project in its original proposal dated 29 September 2016 is 10248 passenger trips during busy season plus 8154 passenger trips during lean season aggregating to 18402 passenger trips per annum. For yacht, the port had assessed 19215 passenger trips during busy season and 15288 passenger trips during lean season aggregating to 34503 passenger trips. For assessing the optimal capacity, the VOCPT has stated that the optimal capacity is assessed as per the Feasibility report. However, the Feasibility report does not specify any optimal capacity calculations for the subject facility of VOCPT i.e., pleasure trip to Yacht and Boat. Subsequently, in the revised proposal, the VOCPT has assessed the optimal capacity for each Pleasure Yacht and Boat for the entire year, without segregating the capacity for busy season and lean season.

In the final revised proposal, the annual optimal capacity for yacht is assessed at 16,352 passenger trips per annum and 30,660 passenger trips for boat based on the modified parameters as discussed in the following paragraphs.

(a). Optimal Capacity of Yacht (small size) for pleasure trips:

The VOCPT has considered handling capacity of yacht at 8 persons per trip which is reported to be as per the budgetary offer and decided by the port based on the project scenario. The number of trips is considered by VOCPT is 8 trips/day considering duration of trip as 1 hour. One of the prospective bidders has requested to consider minimum 2 hours for a trip instead of one trip. The port has, however, retained duration of 1 trip for one boat and stated that trips can be in multiple of hours. For fixation of tariff duration of trip is considered one hour. The port has stated that both the parameters viz., handling capacity of yacht per yacht and number of trips/day is decided by the port based on the project scenario. Considering the above two

parameters and applying it for 365 days and at 70% optimal capacity utilisation factor, the port has assessed the optimal capacity of pleasure yacht at 16,352 passengers/annum i.e. (8 trips/day x 8 passengers/trip x 365 days x 70%).

In the absence of any norms for such facility in 2008 guidelines, the optimal capacity of 1 yacht (small size) assessed at 16,352 passengers by the VOCPT is considered relying on the optimal capacity assessed by the port.

(b). Optimal Capacity of Boat (medium size) for pleasure trips:

The VOCPT has considered handling capacity of Boat at 15 persons per trip and has considered number of trips at 8 per day as considered for Yacht. As stated earlier, the VOCPT has clarified that the number of persons has been considered based on the budgetary offers and further supported that the two parameters adopted are decided by the port based on the project scenario. The annual optimal capacity of Boat assessed by VOCPT is 30,660 passengers i.e. (8 trips/day x 10 persons/trip x 365 days x 70%).

The optimal capacity of 1 Boat (medium size) assessed at 30,660 passengers by the VOCPT is relied upon and considered in the absence of any norms for this facility in 2008 guidelines.

(vii). Capital Cost:

(a). As stated earlier, the feasibility report does not specify any thing about the capital cost of Yachts and Boats. The VOCPT has estimated capital cost of 2 nos. Yachts (small size) at ₹72.50 lakhs i.e. ₹36.25 lakhs per yacht and 2 Nos. of Boats (medium size) at ₹290.00 lakhs i.e. ₹145.00 lakhs per boat. For the purpose of arriving at reference tariff, the VOCPT has considered the capital cost of one yacht and one small boat at ₹36.25 lakhs and ₹145.00 lakhs respectively.

(b). The capital cost of Yacht (small size) and Boat (medium size) has been considered by the VOCPT based on the average of the budgetary offers received by it from two firms and is supported with copies of budgetary offers.

Though there are no norms specified for the facility envisaged, the tariff guidelines of 2008 in general require this Authority to consider the estimates as given by the port. The capital cost of Yacht and Boat which is based on the average of the budgetary offers as estimated by the VOCPT is relied upon.

As stated earlier, the port has not estimated any civil works for the proposed facility while seeking reference tariff which is proposed to be accepted in view of the reasons cited by the port. Hence, the total capital cost as estimated by the VOCPT is relied upon in the analysis.

(c). The tariff guidelines of 2008, prescribe a norm for estimating miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost. Adopting the said norm, VOCPT has estimated miscellaneous capital cost of ₹1.81 lakhs and ₹7.25 lakhs. The total capital cost of yacht is ₹38.06 lakhs and for small boat it is ₹152.25 lakhs including miscellaneous capital cost which is considered as estimated by VOCPT.

(viii). The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(ix). Operating cost:

The operating cost estimated by the VOCPT is discussed as hereunder:

(a). Power cost:

The VOCPT had estimated the fuel consumption at 32.5 ltrs per hour for Yacht (small size) and 88.75 ltr per hour for Boat (medium size) based on the budgetary offers received from two firms. As stated earlier, there are no norms prescribed in 2008 guidelines for the facility proposed by the VOCPT. The fuel consumption considered by the VOCPT based on the budgetary offers is, therefore, relied upon and considered in the analysis.

While estimating the fuel cost, the VOCPT has considered the unit rate of fuel at ₹65.04 per litre. The port has clarified that both yacht and boats are envisaged to run on petrol only and has confirmed that the cost of petrol has been considered based on the data downloaded from Indian Oil Corporation Website on 15 June 2016. In our analysis, the cost of petrol is updated to the prevailing rate of ₹70.07 per litre at the time of concluding the analysis in this case.

In the light of the above analysis, the total power cost works out to ₹46.55 lakhs as against ₹43.21 lakhs in respect of Yacht and ₹127.11 lakhs as against ₹117.99 lakhs in respect of Boat estimated by the VOCPT.

(b). As stated earlier, the VOCPT has estimated Repairs and maintenance at 7% on yacht and boat adopting the norm prescribed for mechanical equipment for coal and iron ore terminal. For the reasons stated earlier, in the absence of any specific norms for the facility, the estimates of

repairs and maintenance cost, considered by the VOCPT is relied upon and considered in the analysis.

(c). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, adopting the norms prescribed for coal and iron ore berth is also accepted.

(d). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 6.33%. The port has stated that the proposed yacht and boats are similar to Hovercrafts in operation for which the depreciation rate as per the Companies Act, 2013 is 6.33%. Relying upon the clarification furnished by the VOCPT, the depreciation is considered as estimated by the VOCPT.

(e). (i). The guidelines for upfront tariff fixation stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

(ii). The port has estimated licence fee for water area of 25 sq. mtr. each for Yacht and Boat. The VOCPT has adopted the unit rate of licence fee of land at ₹362.76 per sq. mtr./annum as per the rates applicable as per the prevailing Scale of Rates and considered 50% thereof as per the revised land policy guidelines as it is for the water front area while estimating license fee for Yacht. However, while estimating license fee for boat, the VOCPT has not applied 50% of ₹362.76 per sq. mtr./annum. Following the approach adopted by VOCPT for Yacht, license fee estimated by VOCPT for Boat is modified by us considering 50% of ₹362.76 per sq. mtr./annum for estimating license fee for water area for Boat.

(iii). As stated earlier, despite specific advice to consider capital cost and operating cost for facility envisaged for embarking and disembarking of passengers, and propose reference tariff for the same, the port has maintained its stand that for land area proposed to be developed on-shore, VOCPT has included lease rent in the tender document. The port has stated that Boat handling Berthing facility is a temporary floating structure and is common for all marine facilities envisaged in the project and does not fall under the ambit of this Authority.

(f). The total operating cost based on the above analysis works out to ₹53.95 lakhs as against ₹50.60 lakhs estimated by VOCPT for Yacht and ₹156.59 lakhs as against ₹147.51 lakhs for Boat estimated by the VOCPT. The modification in the operating cost is on account of modified unit rate of power for both Yacht and Boat and unit rate of license fee for Boat considered by us for reasons stated in the preceding paragraphs.

(x). The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as **Annex - I (a) and I (b)**.

(a). **Yacht (small size) Service:**

(i). The Annual Revenue Requirement (ARR) for the Yacht service which is the sum of the operating cost and return on capital employed works out to ₹60.04 lakhs instead of ₹56.69 lakhs estimated by port.

(ii). The VOCPT has stated that the scope of work is limited to pleasure trips through Yacht. Hence, the passenger pleasure trips through the above operation does not attract storage activity. Therefore, the port has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity assessed for Yacht by way of one tariff item only i.e., tariff for pleasure trip by Yacht.

(iii). For arriving at the proposed rate, the VOCPT has apportioned 70% of the total optimal capacity towards passenger services in busy season and 30% towards in lean season. The port has proposed the rate for lean season at 60% of the rate arrived for busy season and the impact of concession proposed in tariff for lean reason is captured while arriving at the proposed rate of ₹394/- per person/trip during busy season and ₹236/- per person/trip during lean season in respect of Yacht. Following the approach adopted by the VOCPT, the tariff for the modified ARR works out to ₹417/- per passenger trip for busy season and ₹250/- per passenger trip for lean season in respect of Yacht per passenger trip.

(b). **Boat (medium size):**

(i). The ARR for the Boat (medium size) service which is the sum of the operating cost and return on capital employed works out to ₹180.95 lakhs as against ₹171.87 lakhs estimated by port.

(ii). The VOCPT has stated that the scope of work is limited to pleasure trips through Boat. It does not involve storage activity. Therefore, the port has envisaged recovery

of the entire assessed ARR from the optimal capacity assessed for Boat by way of one tariff item only i.e. tariff for pleasure trip by Boat (medium size).

(iii). Following the approach adopted for arriving at the reference tariff for yacht, the port has arrived at reference tariff for Boat at ₹637/- per person/trip for busy season and ₹382/- per person/trip for lean season.

Following the same approach as adopted by VOCPT, the tariff in view of modified ARR is worked out at ₹671/- per person/trip for busy season and ₹403/- per person/trip for lean season for Boat.

(xi). One of the prospective bidders M/s. RAADS Marine has requested that the capital cost should consider single bedroom Yacht which costs ₹130 lakhs to ₹200 lakhs and pre-owned boat in the range of ₹25 lakhs to ₹1 crore. Further, they have requested to consider 4 trips/day during lean season and 6 trips/day during busy season considering 2 hours/trip for anchorage and cruising. The VOCPT in the revised proposal has arrived at the total optimal capacity of Boat and Yacht and considered uniform trips of 8 trips/day for Yacht and 10 trips/day for Boat for assessing the annual optimal capacity which is relied upon. The port has reiterated its proposal of 1 hour/trip. Out of 16.80 hours at 70% utilisation available in a day, more than 8 hours are available for anchoring after cruising time of 8 hours. As regards capital cost the port has maintained its capital cost which is reported to be based on the budgetary offers.

The statement made by VOCPT that the operator can have any number of trips and any number of passengers contradict the port's own statement where the port has stated that number of persons have been considered in tariff computation based on budgetary offers and number of trips of Yacht and Boat considered in tariff computation are as decided by the port based on project scenario in Tuticorin. The VOCPT has proposed reference tariff considering specified parameters of trips for optimal capacity assessed at 16,352 passengers for Yacht and 30,660 passengers for boat. Hence, the tariff to be approved is for that assessed optimal capacity. The optimal capacity as assessed by VOCPT is considered because there are no norms available as such to assess the optimal capacity for such a facility in 2008 guidelines.

(xii). The proposed Scale of Rates does not prescribe the standard general conditions relating to status of vessel as borne out by certification is the deciding factor whether vessel is foreign going/coastal criteria for classification of vessel as coastal or foreign for the purpose of levy of vessel related and cargo related charges. Since the current proposal seeks reference tariff for pleasure trips of one hour within the port area, as rightly stated by the port, the said general conditions which are relevant for vessel related charges and cargo related charges are not relevant for fixation of charges for pleasure trips of 1 hour in port area.

(xiii). The VOCPT, in its original proposal, had not proposed a general note relating to indexation factor for automatic annual adjustment in the reference tariff every year giving the base WPI occurring between January and relevant year to be considered for such indexation. On being pointed out, the VOCPT has stated that the relevant clause is prescribed in the revised proposed draft scale of rates. However, the relevant clause is not incorporated by the VOCPT in the revised proposed draft SOR. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the capital cost and operating cost linked to the capital cost pertaining to the year 2016, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2016. Thus, accordingly, the note in this regard is incorporated in the reference tariff schedule.

(xiv). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port, it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards. The port has proposed that the licensee shall unconditionally guarantee licensor the minimum guaranteed availability to make available each facility envisaged in the Marina project not less than 90% in every month and that the availability shall be calculated for the entire facility envisaged in the Marina project.

Since the reference tariff sought by VOCPT is limited to Yacht and Boat, the proposal of VOCPT for prescription of Performance Standards for the entire facility envisaged for Marina Project will be a mismatch. That being so, the proposed Performance Standard is modified to state that Licensee shall unconditionally guarantee minimum availability of each item viz., Yacht (small size) and Boat (medium) not less than 90% in every month. The availability shall be calculated for each item viz., Yacht (small size) and Boat (medium size).

(xv). (a). If there is any error apparent on the face of record considered or for any other justifiable reasons, the VOCPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion for bidding process of the project, giving adequate justification/reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

(b). If any services covered under the project fall under services listed under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, and require approval of this Authority, the VOCPT may file a proposal prior to the bidding process.

12.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex – II** and **Annex - III** respectively.

12.2. In the result, and for the reasons given above, and based on application of mind, this Authority approves the proposal of VOCPT seeking Reference Tariff Schedule along with Performance Standards for Yacht and Boat for Development of Marina for a period of 10 years on License basis at VOCPT.

13.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement.

13.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

13.3. The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

13.4. On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

13.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

13.6. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

13.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

13.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

13.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

13.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

13.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

13.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

13.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

13.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/Licence agreement.

13.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./06/17]

Annex - I (a)

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR YACHT (SMALL SIZE) ON LICENSE BASIS FOR A PERIOD OF 10 YEARS MODE AT V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its revised proposal dated 05.12.2016	As considered by TAMP
		(full year)	(full year)
I	<u>Optimal capacity</u>		
	<u>Handling capacity of a yacht (small size):</u>		
(i).	No. of Trips estimated (Trips/day)	8	8
(ii).	Handling capacity of Yatch (persons/trip)	8	8
(iii).	Optimal capacity - Yatch (passenger /annum)	16,352 (8 trips/day*8 persons/trip*365 days *70% utilisation)	16,352 (8 trips/day*8 persons/trip*365 days *70% utilisation)
II	<u>Capital Cost of 1 no. of yacht</u>	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	1 No. of Boat	36.25	36.25
(b).	Miscellaneous cost @ 5%	1.81 (5% * Rs.36.25 lakhs)	1.81 (5% * Rs.36.25 lakhs)
(c).	Total Capital Cost (a+b)	38.06	38.06
III	<u>Operating Cost</u>	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	Fuel Cost	43.21 (2044 hrs * 32.5 Ltr/Hr * Rs.65.04/unit)	46.55 (2044 hrs * 32.5 Ltr/Hr * Rs.70.07/unit)
(b).	<u>Repair & Maintenance</u>		
(i).	Mechanical Assets	2.66 (7% * Rs 152.25 lakhs)	2.66 (7% * Rs 38.06 lakhs)
(c).	Insurance	0.38 (1% * Rs 152.25 lakhs)	0.38 (1% * Rs 38.06 lakhs)
(d).	Depreciation:		
(i).	Mechanical & equipment cost	2.41 (6.33% * Rs 38.06 lakhs)	2.41 (6.33% * Rs 38.06 lakhs)
(e).	License fee for water front area	0.05 (25 sq.m* Rs.362.76/sq.mtr*50%)	0.05 (25 sq.m* Rs.362.76/sq.mtr*50%)
(f).	Other expenses	1.90 (5% * Rs 152.25 lakhs)	1.90 (5% * Rs 152.25 lakhs)
	Total Operating Cost	50.60	53.95

IV	Annual Revenue Requirement and Proposed Handling Rate	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	Annual Revenue Requirement (ARR)		
	(i). Total Operating Cost	50.60	53.95
	(ii). Return on Capital Employed @16%	6.09	6.09
	(iii).Total Revenue requirement	56.69	60.04
(b).	Optimal Capacity (passengers)	16,352	16,352
(c).	Tariff per passenger per trip per hour (in Rs.) (Rounded off to rupee)		
	(i). In Busy season	394.00	417.00
	(ii). In Lean season	236.00	250.00

Workings:**Rate arrived by VOCPT in its revised proposal dated 5 December 2016**

Optimal Capacity		16,352
Optimal Capacity estimated in Busy Season @ 70%		11,446
Optimal Capacity estimated in Lean Season @ 30%		4,906
Estimated Annual Revenue Requirement (ARR)		56.69
Proposed tariff per Passenger in Busy season after capturing 40% concessional tariff for lean season		
$11446 X + (4906 * 60\% X) = \text{Rs. } 60.04 \text{ lakhs}$		
$14390 X = \text{Rs. } 60.04 \text{ lakhs}$		
$X (\text{Busy season}) = \text{Rs. } 60.04 \text{ lakhs}/14390 = \text{Rs. } 394 \text{ per passenger per trip}$		394
Tariff per Passenger Trip in lean season (Rs. 394/- * 60%)		236

Modified Rate arrived by TAMP

Optimal Capacity		16,352
Optimal Capacity estimated in Busy Season @ 70%		11,446
Optimal Capacity estimated in Lean Season @ 30%		4,906
Estimated Annual Revenue Requirement (ARR)		60.04
Proposed tariff per Passenger in Busy season after capturing 40% concessional tariff for lean season		
$11446 X + (4906 * 60\% X) = \text{Rs. } 56.69 \text{ lakhs}$		
$14390 X = \text{Rs. } 56.69 \text{ lakhs}$		
$X (\text{Busy season}) = \text{Rs. } 56.69 \text{ lakhs}/14390 = \text{Rs. } 417 \text{ per passenger per trip}$		417
Tariff per Passenger Trip in lean season (Rs. 417/- * 60%)		250

Annex - I (b)**COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR BOAT (MEDIUM SIZE) ON LICENSE BASIS FOR A PERIOD OF 10 YEARS AT V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST**

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its revised proposal dated 05.12.2016	As considered by TAMP
		(full year)	(full year)
I	Optimal capacity		
	Handling capacity of a Boat (Medium size):		
(i).	No. of Trips estimated (Trips/day)	8	8
(ii).	Handling capacity of Boat (persons/trip)	15	15
(iii).	Optimal capacity - Boat (passenger Trips/annum)	30,660	30,660

		(8 trips/day*15 persons/trip*365 days *70% utilisation)	(8 trips/day*15 persons/trip*365 days *70% utilisation)
II	<u>Capital Cost of 1 no. of Boat</u>	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	1 No. of Yacht	145.00	145.00
(b).	Miscellaneous cost @ 5%	7.25 (5% * Rs.145.00 lakhs)	7.25 (5% * Rs.145.00 lakhs)
(c).	Total Capital Cost (a+b)	152.25	152.25
III	<u>Operating Cost</u>	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	Fuel Cost	117.99 (2044 hrs * 88.75 Ltr/Hr * Rs.65.04/unit)	127.11 (2044 hrs * 88.75 Ltr/Hr * Rs.70.07/unit)
(b).	Repair & Maintenance	10.66 (7% * Rs 152.25 lakhs)	10.66 (7% * Rs 152.25 lakhs)
(c).	Insurance	1.52 (1% * Rs 152.25 lakhs)	1.52 (1% * Rs 152.25 lakhs)
(d).	Depreciation:		
(i).	Mechanical & equipment cost	9.64 (6.33% * Rs 152.25 lakhs)	9.64 (6.33% * Rs 152.25 lakhs)
(e).	Rent (lease rent for way leave charges)	0.09 (25 sq.m* Rs.362.77/sq.mtr)	0.05 (25 sq.m* Rs.362.76/sq.mtr*50%)
(f).	Other expenses	7.61 (5% * Rs 152.25 lakhs)	7.61 (5% * Rs 152.25 lakhs)
(g).	Total Operating Cost	147.51	156.59
IV	Annual Revenue Requirement and Proposed Handling Rate	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	Annual Revenue Requirement (ARR)		
(i).	Total Operating Cost	147.51	156.59
(ii).	Return on Capital Employed @16%	24.36	24.36
	(iii).Total Revenue requirement	171.87	180.95
(b).	Optimal Capacity (passengers)	30,660	30,660
(c).	Tariff per passenger per trip per hour (in Rs.) (Rounded off to rupee)		
	(i). In Busy season	637.00	671.00
	(ii). In Lean season	382.00	403.00

Workings:**Rate arrived by VOCPT in its revised proposal dated 5 December 2016**

Optimal Capacity		30,660
Optimal Capacity estimated in Busy Season @ 70%	16352*70%	21,462
Optimal Capacity estimated in Lean Season @ 30%	16352*30%	9,198
Estimated Annual Revenue Requirement (ARR)	in Lakh Rupees	171.87
Proposed tariff per Passenger in Busy season after capturing 40% concessional tariff for lean season 21462 X + (9198 * 60% X) = Rs. 171.87 lakhs 26981 X = Rs. 171.87 lakhs X (Busy season) = Rs. 171.87 lakhs/26981 = Rs. 637 per passenger per trip	in Rupees	637
Tariff per Passenger Trip in lean season (Rs. 637/- * 60%)	in Rupees	382

Modified Rate arrived by TAMP

Optimal Capacity		30,660
Optimal Capacity estimated in Busy Season @ 70%	16352*70%	21,462
Optimal Capacity estimated in Lean Season @ 30%	16352*30%	9,198
Estimated Annual Revenue Requirement (ARR)	in Lakh Rupees	180.95
Proposed tariff per Passenger in Busy season after capturing 40% concessional tariff for lean season 21462 X + (9198 * 60% X) = Rs. 180.95 lakhs 26981 X = Rs. 180.95 lakhs X (Busy season) = Rs. 180.95 lakhs/26981 = Rs. 671 per passenger per trip	in Rupees	671
Tariff per Passenger Trip in lean season (Rs. 671/- * 60%)	in Rupees	403

Annex - II**V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST****Reference tariff for pleasure trip charges through Yacht (Small) and Boat (medium size).****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). “**Port**” shall mean V.O. Chidambaranar Port Trust.
- (ii). “**Per day**” shall mean a calendar day or part thereof
- (iii). “**Yacht**” shall mean small boat.
- (iv). “**Boat**” shall mean Medium sized boat.
- (v). “**Trip**” shall mean service through Yachts/Boats for 1 Hr.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). Interest on delayed payments/refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be 2% above the Base Rate of State Bank of India.
 - (b). Like wise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be 2% above the Base Rate of State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iii). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, the license shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Concessionaire is ₹100/- or less.
- (iv).
 - (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The licensee may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The licensee may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the license should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (v). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2.1. Pleasure trip charges in Lean season

Sl. No.	Particulars	Rate per person (in ₹)
1	Yacht (small size)	250.00
2	Boat (medium size)	403.00

2.2. Pleasure trip charges in Busy season

Sl. No.	Particulars	Rate per person (in ₹)
1	Yacht (small size)	417
2	Boat (medium size)	671

Note:

The tariff rate is proposed for pleasure trips from the proposed Marina site for a trip of 1 Hr.

3. GENERAL NOTE:

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - III

PERFORMANCE STANDARDS

The Licensee shall unconditionally guarantee the Licenser the minimum guaranteed availability 90% of each items viz. Yacht (small size) and Boat (medium size) in every month. The availability shall be calculated for each of the items viz. Yacht (small size) and Boat (medium size).